This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

STANFORD UNIVERSITY
SEP 1970
STACKS
LIBRARY

7

RECUEIL

DES

TRAITÉS ET CONVENTIONS

CONCLUS PAR

L'AUTRICHE.

RECUEIL

DES

TRAITÉS ET CONVENTIONS

CONCLUS PAR

L'AUTRICHE

AVEC

LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES, DEPUIS 1763 JUSQU'À NOS JOURS.

PAR

LÉOPOLD NEUMANN,

CONSEILLER AULIQUE, DOCTEUR ET PROFESSEUR DE DROIT À L'UNIVERSITÉ DE VIENNE

ET

ADOLPHE DE PLASON,

SECRÉTAIRE AULIQUE AU MINISTÈRE I. ET R. DE LA MAISON DE L'EMPEREUR ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

TOME TREIZIÈME.

VIENNE.

IMPRIMERIE I. R. DE LA COUR ET DE L'ÉTAT.

1878.

Austria. Treaties, etc.

RECUEIL

DES

TRAITÉS ET CONVENTIONS

CONCLUS PAR

L'AUTRICHE

AVEC

LES PUISSANCES ÉTRANGÈRES, DEPUIS 1763 JUSQU'À NOS JOURS.

PAR

LÉOPOLD NEUMANN,

CONSEILLER AULIQUE, DOCTEUR ET PROFESSEUR DE DROIT À L'UNIVERSITÉ DE VIENNE

ET

ADOLPHE DE PLASON,

SECRÉTAIRE AULIQUE AU MINISTÈRE I. ET R. DE LA MAISON DE L'EMPEREUR ET DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES.

NOUVELLE SUITE.

TOME SEPTIÈME.

VIENNE.

IMPRIMERIE I. R. DE LA COUR ET DE L'ÉTAT.

1878.

kb

JX676
1855
v.13

622.

16 juin 1869. / 4 muharrem 1286. — 1869

Règlement ottoman des mines.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey, III, 257.)

Titre I.

Classification des substances minérales.

Article 1.

Les substances minérales renfermées dans le sein de la terre ou existantes à la surface sont classées, relativement aux règles de l'exploitation et de l'administration de chacune d'elles, sous les trois qualifications de mines, minières, carrières. — Ce règlement ne concerne que les deux premières classes; la troisième n'est pas soumise à cette loi.

Article 2.

Seront considérées comme mines celles reconnues pour contenir en filons, en couches ou en masses existants dans la profondeur du sol, les minerais dont on extrait l'or, l'argent, le platine, le mercure, le plomb, le fer, le cuivre, l'étain, le zinc, le bismuth, le cobalt, le nickel, le chrôme, l'arsenic, le manganèse, l'antimoine, l'aluminium, le soufre, l'alun, le charbon de terre de diverses espèces et le bitume, le naphte, le pétrole, et substances analogues, et enfin les pierres précieuses de diverses espèces.

Article 3.

Les minières comprennent les minerais de fer répandus irrégulièrement à la surface du sol, les terres pyriteuses pouvant être converties en sulfate de fer, les sables ou terres métallifères, les terres alumineuses, les anciennes scories, les tourbes, et toutes matières métallifères n'étant exploitées que par des travaux superficiels.

Article 4.

Ne rentrent pas, dans les prescriptions de cette loi, les marbres, les granits, les pierres à fusil, les pierres à plâtre, les pierres à chaux,

1869 les pierres à paver, les pouzzolanes, les terres à porcelaine, les sables, les argiles et les terres à poteries.

Article 4.

L'administration des mines connaîtra de toutes les questions relatives aux mines et aux minières énoncées ci-dessus, ainsi qu'aux ateliers et usines et leurs accesoires.

Titre II.

Mines.

Chapitre I.

Dispositions Générales.

Article 6.

Les mines ne peuvent être exploitées qu'en vertu d'un Iradé Impérial.

Article 7

L'Iradé Impérial donne la concession pour un délai de quatre-vingt-dix-neuf ans. Pendant ce délai la concession sera disponible et transmissible par héritage ou par la vente comme tous les autres biens. Toutefois, elle ne pourra être vendue, aliénée, partagée ou héritée, sans une autorisation préalable du Gouvernement, donnée dans les formes officielles, comme pour le firman de concession.

Article 8.

A l'expiration du délai concédé, le précédent concessionnaire, qui en ferait de nouveau la demande, aura toujours, à conditions égales, la préférence sur les autres demandeurs, pour la nouvelle concession.

Article 9.

Sont immeubles: les machines, bâtiments, puits, galeries et autres travaux établis d'une manière fixe, et destinés à l'exploitation. Sont pareillement immeubles: les chevaux servant dans les galeries, les machines, outils ou matériaux servant à l'exploitation, transport et épuration, ainsi que les approvisionnements pour une année.

Article 10.

Sont meubles: les autres objets mobiliers, les matières extraites, les actions ou intérêts dans une société pour l'exploiation des mines ainsi que les profits.

Chapitre II.

De la recherche des mines.

Article 11.

Tout propriétaire est maître de se livrer dans sa propriété, à toute espèce de fouilles, ayant exclusivement pour but la recherche

des substances minérales qui peuvent s'y trouver, sans être obligé 1869
de se munir à cet effet d'aucune autorisation du Gouvernement. Tout individu pourra également sans déclaration à l'autorité, faire la recherche des mines dans la propriété d'un tiers, après en avoir obtenu le consentement. Si le propriétaire refuse son consentement, le demandeur devra s'adresser à l'autorité et se conformer au dispositions énoncées ci-après. L'autorisation pour les recherches de mines existantes dans les terrains (Khalié) ne sera délivrée qu'après le recours aux autorités compétentes.

Article 12.

L'autorisation pour les recherches de mines dans les pâturages, forêts, marchés et places appartenant à un ou plusieurs villages, à une ou plusieurs villes, ne sera accordée qu'après avoir fait constater par une étude des lieux, que les travaux d'exploitation ne pourront pas gêner ou restreindre les besoins des habitants de ces villes ou villages.

Article 13.

Nul ne pourra sans le consentement du propriétaire faire des recherches de mines, opérer des sondages et des fouilles, creuser des puits, ouvrir des galeries, construire des magasins d'outils dans des enclos murés, ni dans les terrains attenants aux habitations, cours et jardins à une distance moindre de 150 archines. A cet effet le consentement des propriétaires des dits enclos, murs, habitations, cours et jardins sera toujours requis.

Article 14.

Comme les recherches dans les terrains pour lesquels le propriétaire aura refusé son consentement, ainsi que dans les terrains (Khalié), ne seront permises que par une autorisation exclusive du Gouvernement, toute demande en permission, sera adressée au Gouverneur Général de la province. Cette pétition contiendra la désignation du lieu où les recherches seront entreprises, du Sandjak et du Caza où il se trouve situé, la nature des substances minérales qu'on se propose de chercher, les noms et prénoms du propriétaire du terrain et l'engagement de répondre de tous les dommages. Cette pétition sera alors soumise au Conseil de la province, et si elle est prise en considération par le susdit Conseil, qui devra assurer la garantie des engagements pris par le demandeur, la permission de recherches sera délivrée par le Gouverneur Général pour une année, tout au plus au compter de la date du permis d'exploration. Le Gouverneur Général devra adresser une expédition de cette permission au Ministre des Travaux Publics, qui en donnera connaisance à l'administration des mines.

1869

Article 15.

A l'expiration du délai susmentionné, les permissionaires pourront en demander la prolongation encore pour six mois, et cette prolongation pourra leur être accordée en renouvelant les conditions imposées antérieurement à cet effet.

Article 16.

Lorsque les travaux de recherches n'auront pas commencé dans les six mois obligatoires, à partir de la date de l'autorisation d'exploration, comme aussi dans le cas où les travaux d'exploration ne seront pas poursuivis d'une manière continue, il en sera demandé compte au permissionnaire et à défaut d'une excuse valable l'autorisation accordée sera révoquée.

Il pourra en être disposé au profit d'autrui, sans que le premier permissionaire soit autorisé à élever aucune réclamation d'indemnité ou de remboursement de dépenses, par suite de la révocation de sa permission.

Article 17.

Le permissionnaire ne pourra céder ni vendre sa permission, sans autorisation du Gouverneur Général de la province. Il ne pourra non plus disposer des substances minérales, qu'il aura extraites avant l'obtention de la concession, sans autorisatiou préalable de l'autorité. La redevance des substances minérales extraites, pendant les travaux de recherches, est soumise à la quotité des redevances qui seront déterminées au moment de la délivrance du firman de concession. Dans le cas où à l'expiration du permis de recherches, la concession de la mine ne serait pas, pour des motifs quelconques, accordée au permissionnaire, ou bien si le permissionnaire renonce à la concession et abandonne la mise, alors l'administration lui accordera l'autorisation de vendre les substances extraites pendant les travaux d'exploration et percevra une redevance de cinq pour cent sur ces substances.

Article 18.

On ne pourra accorder l'autorisation d'explorer un terrain pour lequel une pareille autorisation aura déjà été accordée antérieurement pour la même substance.

Article 19.

Les contraventions de la part des permissionnaires aux prescriptions précédentes et notamment à l'article 17, seront punies d'une amende de 1 à 10 livres turques, et la redevance sur les substances minérales vendues sans autorisation, sera perçue séparément. La permission pourra en outre être révoquée.

Chapitre III. 1869

Sur les Concessions.

Article 20.

Tout sujet Ottoman, ou tout étranger, sujet d'une des puissances signataires du Protocole promulgué en 1283 par le Gouvernement de Sa Majesté Impériale à l'égard de la possession des terrains, qui demandera l'exploitation d'une mine en agissant isolément ou en société, peut, s'il y a lieu, obtenir la concession demandée, sous la condition de se conformer aux lois actuelles et à venir de l'Empire.

Article 21.

L'individu ou la société qui demandera une concession, devra justifier des facultés nécessaires pour entreprendre, conduire les travaux et assurer l'exploitation continue, ainsi que des moyens de satisfaire aux payements des indemnités, redevances et autres obligations qui pourraient lui être imposées par l'acte de Concession.

Article 22.

Toute autorisation d'exploitation de mines par concession, sera précédée d'une instruction dans les formes ci-dessous énoncées, à l'effet 1° de constater que la mine est utilement concessible, 2° de vérifier que l'exploitation de la mine n'entravera pas les travaux des fabriques ou des mines qui peuvent être situées dans les environs, 3° de déterminer le meilleur mode d'exploitation, 4° de connaître les facultés et les moyens des demandeurs.

Article 23.

L'administration des mines sera juge des considérations d'après lesquelles la concession aura lieu en faveur des divers demandeurs, qu'ils soient propriétaires de la surface, inventeurs de la mine par suite des recherches autorisées ou autres tiers. Dans le cas où la personne qui a découvert la mine n'obtiendrait pas la concession, elle aura droit de la part du concessionnaire à une indemnité qui sera fixée et indiquée dans le firman de concession.

Article 24.

La pétition ou demande de concession, adressée à l'administration contiendra les noms, prénoms, qualité et domicile de la personne ou des associés de la société pétitionnaire, la désignation du lieu de la mine, l'étendue et les limites de la concession demandée, la nature du minérai à extraire, l'état dans lequel les produits seront livrés au commerce, les lieux d'où on tirera et achetera les bois, charbons et autres combustibles qui pourraient être nécessaires, l'indemnité

1869 offerte s'il y a lieu, par le demandeur à celui qui a découvert la mine, et aux propriétaires des terrains, tous les documents propres à justifier que le demandeur réunit les conditions indiquées dans l'article 22, enfin l'engagement de se soumettre au mode exploitation déterminé par le Gouvernement Impérial.

Article 25.

A la pétition sera joint, en triple expédition et à l'échelle de 1 : 5000, un plan régulier, représentant l'étendue de la concession et les limites, le plus possible déterminées par des lignes droites menées d'un point à un autre, en observant de diriger de préférence ces lignes sur des points immuables. Ce plan devra montrer les dispositions de la substance minérale à extraire.

Article 26.

La demande en concession sera adressée à l'administration des mines, qui vérifiera, en se référant aux archives du Conseil, où seront inscrits les renseignements locaux y relatifs, communiqués au commencement des travaux de recherches, si la demande est conforme aux prescriptions des articles précédents et la fera alors inscrire sur un registre spécial tenu à cet effet. Dans le cas où la demande ne serait pas conforme aux prescriptions rappelées ci-dessus, ou au moins quant à leurs dispositions principales, l'administration la renverra au pétitionnaire pour la faire corriger et compléter et ce n'est qu'à son retour qu'elle sera inscrite sur le registre spécial.

Article 27.

Aussitôt que la demande aura été enregistrée, l'administration des mines, après avoir pris l'avis du Gouverneur Général de la province où se trouve la mine et fait constater par le Gouverneur que la mine est utilement exploitable et que son exploitation n'entraînera aucune suite fâcheuse, fera procéder aux frais des demandeurs, à l'affichage et à la publication de cette demande tant par des affiches spéciales que par l'insertion dans les journaux. Cette publication fera connaître que telle mine située en tel endroit, sera concédée pour une durée de tant d'années. Les affiches seront exposées pendant deux mois, et à plusieurs reprises dans les chefs-lieux de la province, dans celui du sandjac où la mine est située, et dans le lieu du domicile administratif choisi par les demandeurs.

Article 28.

Toutes les fois que des oppositions seront ou non formulées contre cette demande, pendant le délai de l'affichage, le Gouverneur Général de la province en donnera avis à l'administration des mines

en y ajoutant ses propres observations et celles qu'il aura pu recueillir. 1869

Article 29.

Après ces formalités, toutes les pièces seront alors remises à un des ingénieurs de l'administration des mines qui devra immédiatement instruire la demande, vérifier ou réfuter les observations insérées dans les pièces, indiquer le mode d'exploitation le plus convenable et enfin donner et motiver son avis sur les oppositions qui auront été produites. Son rapport devra contenir aussi les conditions de la concession ainsi que le cahier des charges, qui, conformément à l'usage administratif, devra être annexé au Firman de concession.

Cette instruction sera poursuivie le plus rapidemment possible de manière à ce que le firman de concession puisse être délivré, s'il y a lieu, six mois après l'enregistrement de la demande.

Article 30.

Toutes les demandes en concurrence, seront admissibles jusqu'à la fin du second mois qui suivra le délai fixé pour les affiches et publications.

Elles sont également inscrites sur le registre spécial et un certificat sera délivré au demandeur. La désignation du demandeur qui obtiendra la préférence, sera faite après six mois, tout au plus, suivant la distance de la mine, par le Conseil des mines, conformément à l'article 27.

Article 31.

Les demandeurs en concurrence auront la faculté de se procurer à l'administration des mines les renseignements concernant la mine à concéder.

Article 32.

Lorsque le conseil des mines aura formulé son avis sur les conditions auxquelles la concession devra être donnée, il y joindra un projet du cahier des charges, indiquant toutes les clauses et obligations nécessaires. Le tout remis ensuite à la Sublime Porte par le Ministre des Travaux Publics, et le Conseil d'État entendu, sera soumis à la sanction du décret Impérial conformément auquel le Firman de concession sera enfin délivré.

Article 33.

Le firman de concession sera, à la diligence de l'administration et aux frais du concessionaire, publié dans les journaux de la capitale et affiché dans tous les lieux où avait été déjà affichée la demande.

1869

Article 34.

Les concessionaires ne pourront réunir leur concession à d'autres concessions de même nature, par association ou de toute autre manière, sans autorisation préalable du Gouvernement, et sous peine de retrait des concessions réunies.

Article 35.

Dans le cas où l'on viendrait à découvrir dans les limites d'une mine concédée régulièrement, une substance minérale autre que celle sur laquelle la première concession a porté, l'exploitation de la nouvelle substance ne pourra être faite qu'en vertu d'un nouveau firman de concession obtenu dans les formes ci-dessus indiquées. Pour la nouvelle substance le concessionnaire de la première mine aura toujours, s'il en fait la demande et à conditions égales, la préférance sur les autres demandeurs en concession de la nouvelle snbstance.

Article 36.

Quiconque entreprendra, sans un firman de concession obtenu dans les formes ci-dessus indiquées, l'exploitation d'une mine, sera puni d'une amende de 4 à 40 livres turques, sans préjudice de la confiscation des minérais extraits et des indemnités envers qui de droit.

Article 37.

Les dispositions relatives à la délimitation de la concession, aux indemnités, et aux droits des inventeurs, aux conditions d'exploitation et autres conditions analogues, seront obligatoires même pour le Gouvernement, lorsqu'il voudra entreprendre l'exploitation d'une mine pour son propre compte.

Chapitre IV.

Obligations et droits du Concessionaire.

Article 38.

Le jour où le firman de concession sera délivré, le concessionaire payera un droit unique, suivant la richesse de la mine de 50 à 200 livres turques.

Article 39.

Tout concessionnaire de mine payera annuellement au Gouvernement deux espèces de redevance: Une redevance fixe pour chaque deunum de terrain compris dans les limites concédées et une autre proportionelle sur la production de la mine.

Article 40.

Le redevance fixe d'une mine concédée à l'exploitation par un firman, sera de cinq paras par deunum de la superficie de la concession

rapportée à un plan horizontal, le deunum étant de (1600) seize cents archines d'architecte carrées. La redevance fixe sera toujours exigible annuellement, même en cas de suspension des travaux, mais seulement jusqu'au jour de l'abandon volontaire ou du retrait de la concession. La redevance fixe des terrains Mulk revient au propriétaire et celles des terrains domaniaux et Mevkoufé au Gouvernement. La valeur des terrains achetés pour l'exploitation des mines ainsi que les indemnités des préjudices seront acquittées par le concessionnaire conformément aux dispositions spéciales y relatives. 1869

Article 41.

La redevance proportionnelle sera de un à cinq pour cent du produit brut de l'exploitation annuelle sans pouvoir excéder cinq pour cent de ce produit brut. Le taux en sera déterminé par le Conseil des mines, suivant la richesse de la substance minérale et inséré dans le firman même de concession. Quant à la redevance proportionnelle des substances fondues et nettes, elle sera acquittée après avoir défalqué de la valeur les dépenses faites pour le traitement métallurgique. Pour les mines d'Émeri et d'Écume de mer la redevance en sera fixée par le Conseil des mines suivant leur importance.

Le Conseil des mines et toujours libre de percevoir la redevance proportionnelle en nature ou en argent suivant la valeur d'après les prix-courants du marché.

Article 42.

Le recouvrement des redevances ot les autres formalités de la mine concédée, rentrant dans les attributions du Gouverneur Général de la province où la miné est située, tout concessionnaire est formellement obligé d'inscrire sur un registre spécial la quantité, les qualités et les valeurs des substances extraites des mines ou traités dans les ateliers de préparation y attenants, il sera tenu d'adresser à l'autorité, pour chaque trimestre, un état abrégé conformément aux modèles qu'il recevra. En outre dans le premier mois de chaque années les concessionnaires seront obligés d'adresser au Gouverneur Général de la province un extrait indiquant les quantités du produit de l'année précédente. Ils seront également tenus de communiquer leurs registres, leurs comptes et tous les autres faits, toutes les fois que le Gouverneur en voudra faire la vérification.

Article 43.

La redevance fixe du terrain de la mine sera perçue dans le courant de l'année, mais la redevance proportionnelle sur le produit brut le sera l'année suivante et aux époques déterminées.

1869

Article 44.

La redevance proportionnelle pourra être convertie. pour un délai de quatre ans tout au plus, sous forme d'abonnement en une redevance annuelle fixe. Cependant cela ne pourra avoir lieu, que lorsqu'une exploitation d'au moins cinq ans, aura fait connaître la quantité du produit de la mine. Sur l'avis du Conseil des mines et le concessionnaire entendu, les propositions y relatives seront soumises au décret Impérial.

Article 45.

Pour qu'à l'expiration du dit abonnement, l'administration puisse statuer équitablement sur le nouvel abonnement qui pourrait être demandé et même dans le cas où la concession par abonnement n'aurait plus lieu, pour qu'elle puisse connaître la quantité exacte de la production des années précédentes, le concessionnaire sera toujours tenu pendant la durée même de l'abonnement de fournir tous le trois mois à l'autorité les comptes et renseignements comme il est dit à l'article 42.

Article 46.

Tout concessionnaire qui ne transmettra pas les états trimestrielles et la déclaration annuelle mentionnés à l'article 42 à l'époque déterminée, sera puni d'une amende de 1 à 5 livres turques.

Article 47.

En cas d'infidélité manifeste et volontaire dans la déclaration où le concessionnaire indiquerait une production moindre que la réalité, il sera puni d'une amende égale au double du montant de la redevance qui reviendrait réellement au Gouvernement.

Article 48.

Dans le cas où le concessionnaire refuserait de payer aux époques voulues, soit les amendes prononcées contre lui, soit les diverses redevances qui lui seront imposées, le Gouverneur Général lui adressera une nouvelle sommation et fixera un terme, ne pouvant excéder la durée de trois mois, passé lequel le Gouverneur en donnera avis au Ministre des Travaux Publics, qui indiquera un autre délai à l'expiration duquel, si le concessionnaire ne s'est pas acquitté de ses obligations, il sera procédé à la déchéance de la concession.

Article 49.

Aussitôt que la déchéance aura été résolue dans le Conseil des mines le concessionnaire en sera officiellement prévenu. A partir de la date de cet avertissement il lui sera accordé un délai de trois mois pour adresser, par une demande spéciale, son recours au Conseil

d'État et faire valoir les raisons qui peuvent le justifier. Si ces raisons 1869
sont admises, il pourra être remis en possession de la mine. Dans le cas contraire, la déchéance sera définitivement prononcée par un Iradé Impérial émané à cet effet.

Article 50.

Tout concessionnaire est tenu de commencer les travaux d'exploitation dans l'annee à partir de la date du firman de concession. S'il ne remplit pas cette obligation et sauf le raisons majeures qu'il pourrait fournir et dont l'appréciation sera laissée à l'administration, la concession sera abrogée de plein droit. Cette abrogation sera publiée dans les journaux.

Article 51.

Le concessionnaire, qui dans le délai fixé par l'acte de concession n'aura pas acquitté l'indemnité déterminée en faveur de l'inventeur de la mine, sera puni suivant les dispositions indiquées à l'article 49.

Article 52.

Tout concessionnaire, individu ou société, est obligé de nommer un directeur unique et compétent, capable de tenir les travaux d'exploitation dans un état régulier et conforme aux conditions techniques. Le directeur de la mine sera en même temps considéré comme le fondé de pouvoirs du concessionnaire et chargé de le représenter auprès de l'autorité. Faute par le concessionnaire d'avoir rempli cette condition dans le délai qui lui sera fixé à partir de la date de la concession, il dépendra de la décision du Conseil des mines et de l'avis de l'autorité, d'ordonner la suspension totale ou partielle des travaux, ou d'envoyer, s'il y a lieu, un délegué, chargé de l'administration pour le compte et aux frais du concessionnaire.

Article 53.

Le concessionnaire devra faire sur l'échelle de 1 : 500 deux copies du plan des travaux exécutés dans la mine et en remettre une à l'administration des mines. En outre dans le premier mois de chaque année, il échangera la copie demeurée auprès de lui, après avoir tracé tous les travaux exécutés durant l'année précédente, avec celle qui était auprès de l'administration des mines.

Article 54.

Dans le cas où le concessionnaire n'aura pas remis le plan à l'époque déterminée et dans le cas où ce plan serait inexact et incomplet, il sera passible d'une amende de 1 à 10 livres turques et l'administration pourra faire lever d'office ou rectifier le plan aux frais du dit concessionnaire.

1869

Article 55.

Outre les registres et le plan mentionnés en l'article 42 et 53, les concessionnaires devront tenir constamment en ordre et à jour pour chaque ouverture de mine:

1° Les plans et coupes des travaux souterrains dressés à l'échelle de 1 : 500.

2°. Un régistre constatant l'avancement journalier des travaux et les circonstances de l'exploitation dont il sera utile de conserver le souvenir, telles que l'allure des gîtes, leur épaisseur, les qualités des substances extraites, la nature du toit et du mur des gisements, la quantité d'eau affluant dans la mine.

3° Un registre d'extraction et de vente journalières.

Le concessionnaire communiquera ces plans et registres aux ingénieurs délégués par le Conseil des mines, toutes les fois qu'ils lui en feront la demande. — Lorsque ces plans et registres ne seront pas tenus exactement et régulièrement, le concessionnaire sera passible d'une amende de 5 à 10 livres turques, et l'administration pourra aux frais du concessionnaire déléguer un employé pour les tenir.

Article 56.

Les concessionnaires de mines ou directeurs d'exploitation mettront à la disposition des ingénieurs tous les moyens nécessaires pour visiter les travaux. Ils leur présenteront les registres et plans dont il est fait mention ci-dessus, et leur donneront tous les détails dont ils pourront avoir besoin sur l'état de l'exploitation. En cas de refus ils encourront une amende de 5 à 20 livres turques et les ingénieurs pourront requérir l'assistance de l'autorité locale. En cas de récidive l'amende sera doublée et à la troisième fois leur concession pourra être abrogée.

Article 57.

Lorsque le défaut d'unité dans le système d'exploitation de plusieurs mines contiguës ou rapprochées, mais appartenant à diverses concessions, compromettra l'existence de ces mines ou la sûreté des mineurs et des établissements situés dans le voisinage, le Conseil des mines pourra ordonner que cette exploitation soit assujéttie en tout ou en partie, suivant les cas, à une direction unique et régulière.

Article 58.

Lorsque par l'effet du voisinage ou toute autre cause les travaux d'exploitation occasionneront des dommages aux travaux d'une autre mine; lorsque d'un autre côté ces travaux seront utiles à l'autre mine et notamment pour l'aérage des travaux et l'écoulement des eaux, il y aura lieu à l'indemnité d'un concessionnaire en faveur de l'autre.

Cette indemnité sera réglée par l'administration des mines après avoir 1869
entendu les parties intéressées.

Article 59.

Lorsque les travaux pour l'exploitation d'une mine ne sont que passagers et si le sol où ils ont été faits, peut, au bout de l'année, être remis dans le même état qu'auparavant, l'indemnité sera réglée au double de ce que ce sol aurait produit net dans l'année et payée par le concessionnaire au propriétaire du sol.

Article 60.

Si des puits et des galeries ont été creusés dans des terrains ou que des travaux permanents pour l'exploitation des mines y aient été établis, et si le concessionnaire ne pouvait pas s'entendre pour l'acquisition de ces terrains avec leurs propriétaires, il sera alors requis d'acheter ces terrains et de les payer au double de l'estimation faite par le Gouvernement.

Chapitre V.

Police des mines.

Article 61.

Les ingénieurs des mines exerceront conformément aux instructions qui leur seront données par l'administration des mines, une surveillance active pour garantir la conservation des édifices et la sûreté du sol; ils veilleront avec le Gouverneur de la province à ce que les ouvriers employées dans les mines ne le soient que de leur plein gré contre un salaire équitable et que personne ne soit exposé à aucune violence ou préjudice.

Article 62.

Les ingénieurs des mines observeront la manière dont l'exploitation sera faite, soit pour éclairer les concessionnaires sur ses inconvénients ou son amélioration, soit pour avertir l'autorité locale des vices, abus ou dangers qui s'y trouveront, et ils seront également tenus de communiquer immédiatement à l'administration des mines les observations et rapports qu'ils auront présentés.

Article 63.

Si l'exploitation est abandonnée ou suspendue de manière à ne pas répondre aux besoins industriels de ceux qui emploient ces substances minérales, le Gouverneur et l'ingénieur des mines s'empresseront de transmettre à ce sujet leurs observations à l'administration des mines.

1869

Article 64.

En cas de danger imminent, l'ingénieur des mines fera, sous sa responsabilité, les réquisitions nécessaires aux autorités locales qui devront y pourvoir sur le champ d'après les dispositions que l'ingénieur jugera convenables.

Article 65.

En cas d'accident survenu dans une mine, les exploitants devront immédiatement prévenir les agents locaux et l'ingénieur des mines, s'il se trouve sur les lieux. — Sur cet avertissement l'ingénieur des mines ou, en cas d'absence de l'ingénieur, les préposés de l'autorité se rendront sur les lieux et aprés avoir constaté les causes de l'accident, jugeront s'il y a des mesures à prendre pour en prévenir les suites. Ils pourront faire les réquisitions nécessaires d'outils, d'animaux et d'hommes, le tout aux frais des concessionnaires. Enfin le fait devra être porté à la connaissance de l'administration des mines. Les exploitants qui auront négligé d'avertir de l'accident survenu, seront passibles d'une amende de 5 à 10 livres turques.

Article 66.

Les concessionnaires seront tenus d'entretenir pour la mine un médecin capable et d'installer une pharmacie.

Article 67.

Les concessionnaires devront non seulement payer les indémnités et les secours fixés par le tribunal civil en faveur des victimes d'accidents ou de leurs familles, mais ils seront également passibles d'une amende de 5 à 20 livres turques, si l'accident est occasionné par suite d'une mauvaise direction des travaux de la mine, ou par l'absence des objets requis techniquement.

Chapitre VI.

De l'abandon des mines.

Article 68.

Aucune portion des travaux souterrains ne pourra être abandonnée qu'en vertu d'une autorisation de l'administration. Les concessionnaires devront faire la déclaration d'abandon dans une pétition, adressée au Gouverneur de la province et joindre à leur demande un plan des travaux qu'ils veulent abandonner. Le Gouverneur soumettra le tout à l'ingénieur ou à l'administration des mines, et aprés l'instruction de la pétition prescrira les mesures de police, de sûreté et de conservation jugées nécessaires.

Article 69. 1869

Lorsque, pour des causes majeures, le concessionnaire d'une mine voudra renoncer à la concession, avant l'expiration du délai concédé, il devra en informer l'administration six mois à l'avance et joindre à la déclaration un plan des galeries exploitées et des travaux ainsi qu'un état des matières extraites jusqu'au jour de l'abandon. Aucune condition ne pourra être insérée dans la déclaration.

Article 70.

Lorsque les travaux d'exploitation auront été suspendus pendant un an et sauf le cas de force majeure, l'administration des mines après avoir fait les enquêtes nécessaires pourra fixer aux concessionnaires un terme pour les reprendre. Lorsque le délai sera passé, l'administration pourra faire prononcer le retrait du firman de concession.

Article 71.

Dans le cas d'abandon ou de retrait prévus dans les articles précédents et autres de la présente loi, ainsi qu'à l'expiration du terme de la concession, les travaux proprement dits de l'exploitation, tels que galeries, puits et autres nécessaires à la conservation de la mine, seront dévolus à l'État ou au nouveau concessionnaire sans aucune indemnité en faveur de l'ancien. Mais les machines, les matériaux, outils, approvisionnements ainsi que les matières extraites, resteront la propriété de l'ancien concessionnaire qui aura le droit d'en disposer. Cependant l'État ou le nouveau concessionnaire auront toujours le droit de se rendre acquéreurs du tout ou d'une partie après que l'estimation aura été faite par les experts.

Article 72.

Dans tous le cas énoncés ci-dessus les concessionnaires seront tenus de payer les redevances et autres indemnités jusqu'au jour du retrait ou de l'abandon de la concession. Les divers objets indiqués à l'article 71 tels que les outils et autres lui revenant, pourront servir de garantie pour le payement des redevances et indemnités.

Article 73.

La décision prononçant le retrait ou l'abandon d'une concession devra être publiée par les journaux.

Chapitre VII.

Des concessions des mines antérieures à la présente loi.

Article 74.

Les concessionnaires ou leurs garants antérieurs à la présente loi, pourront jouir des diverses dispositions et des bénéfices de cette

1869 loi à la condition d'en adresser la demande et de s'engager à remplir toutes les conditions qui y sont énumérées. Lorsqu'ils refuseront de se conformer à la nouvelle loi ou s'ils ne peuvent donner des garanties suffissantes pour assurer l'exécution des conditions nécessaires, les anciens concessionnaires jouiront comme antérieurement de leur firman jusq'au terme de la concession.

Titre III.

Des minières.

Article 75.

Toutes les substances comprises sous le nom de minières peuvent être exploitées, à perpétuité, par les propriétaires des terrains, mais toujours en vertu d'un firman, qu'ils seront tenus d'obtenir à cet effet.

Article 76.

Si les propriétaires des terrains où se trouve la minière ne veulent pas l'exploiter ou, après une courte exploitation, suspendent les travaux, l'exploitation de ces minières pourra être concédé à tout autre qui en fera la demande et s'engagera de payer d'après les estimations faites, une valeur double pour ces terrains et la valeur juste des édifices et des autres accessoires, s'il y a lieu, situés sur les terrains mentionnés. Tous ces payements seront effectués entre les mains des propriétaires des terrains.

Article 77.

Tous les terrains où s'exploitent des minières étant soumis aux lois des terrains domaniaux, à l'exception de la redevance proportionnelle, l'impôt de la dîme ne sera pas exigible pour ces terrains, où la minière est en exploitation ou qui sont occupés par les travaux d'exploitation.

Article 78.

La demande en permission devra contenir les noms, prénoms, profession et domicile des demandeurs, le lieu où est situé la minière, la nature et la disposition de celle-ci, le mode d'exploitation qu'ils se proposent d'adopter.

Article 79.

La permission déterminera les limites et les règles de l'exploitation sous le rapport de la sécurité et de la salubrité publiques, ainsi que pour la conservation des édifices, des routes, des sources et des conduites d'eau; elle fixera aussi, s'il y a lieu, l'indemnité à donner pour les dommages causés.

Article 80.

Pour le lavage des terres et sables métallifères la permission précisera surtout la prise, la conduite et l'écoulement des eaux.

Article 81. 1869

L'exploitation des minières sera soumise comme celle des mines à la surveillance de l'ingénieur des mines et des agents délégués par l'administration des mines, qui devront veiller à l'exécution des diverses prescriptions énumérées dans la permission.

Article 82.

Tous les ans, les exploitants des minières devront adresser, au Gouverneur de la province, un état résumant la situation des travaux, la production totale de l'année et les diverses circonstances de l'exploitation.

Article 83.

Dans le cas où l'exploitation d'une minière serait transformée en une exploitation proprement dite par travaux souterrains réguliers ou par ouverture de puits et de galeries, le permissionnaire ne pourra pas exploiter avant d'avoir obtenu pour cela une concession, en se conformant aux formalités prescrites par la loi.

Article 84.

Les permissionnaires qui contreviendront aux articles 82 et 83 seront passibles d'une amende de 5 à 20 livres turques.

Titre IV.

Des ateliers et usines destinés au traitement des substances minérales.

Article 85.

Aucun établissement d'usines, fabriques et autres accessoires destinés au traitement des substances minérales, ne pourra avoir lieu sans l'obtention d'un firman Impérial rendu dans les formes ci-après.

Article 86.

Le demandeur, concessionnaire de mine ou autre, adressera sa pétition au gouverneur de la province. Elle énoncera les noms, prénoms, qualités et domicile du demandeur, la nature de l'atelier ou usine à établir, celle des substances à traiter ou dont on fera usage, le mode de travail qu'on veut employer, le nombre des fourneaux et autres appareils à construire et les époques de l'année ou ils seront en activité, le lieu d'où le minéral ou la substance à traiter sera tirée, la qualité, quantité et provenance du combustible, le lieu où l'on veut établir l'atelier ou l'usine avec ses dépendances et, s'il y a lieu, le cours d'eau dont on veut se servir.

Enfin à la demande seront joints les dessins et plans des fourneaux et autres appareils des bâtiments et du lieu où ils devront être

1869 établis, ainsi que celui de la conduite d'eau, s'il y a lieu. Les plans généraux seront dressés à l'échelle de 1:500 et les dessins de détails à celle de 1:100.

Article 87.

Le Gouverneur communiquera immédiatement la demande et les pièces annexées à l'administration des mines, qui vérifiera si elles sont conformes aux prescriptions de l'article précédent et renverra alors le tout au Gouverneur de la province avec les projets d'affiches nécessaires.

Article 88.

Le gouverneur de la province fera alors inscrire cette demande sur un registre special et fera procéder à son affichage aux chefs-lieux de la province, au lieu du domicile du demandeur, et dans le caza sur le territoire duquel l'usine sera établie.

L'administration des mines, aussitôt qu'elle aura reçu avis du Gouverneur fera aussi inscrire la demande sur un registre spécial et fera procéder à la publication dans les journaux.

Article 89.

Les oppositions seront reçues par le Gouverneur de la province et par l'administration des mines, pendant les 90 jours qui suivront la date des affiches; elles seront notifiés au demandeur, auquel il sera fixé un terme pour y répondre.

Article 90.

Après le délai du terme accordé, le Gouverneur de la province transmettra le tout à l'ingénieur des mines. Celui-ci se transportera au besoin sur les lieux pour les vérifications nécessaires et rédigera un rapport détaillé dans lequel il consignera ses propres observations et donnera sa propre opinion sur la demande et les oppositions, sur l'utilité de l'entreprise, le procédé industriel à adopter, ainsi que sur les charges et conditions à imposer au permissionnaire. Dans ce même rapport il constatera l'exactitude du plan dressé.

Article 91.

L'ingénieur des mines renverra tout le dossier au Gouverneur qui y joindra ses propres observations et transmettra le tout à l'administration des mines.

Article 92.

L'administration des mines rédigera l'acte de permission, y insérera toutes les clauses et obligations qui lui paraîtront convenables fixera définitivement le droit à payer à la remise du firman, qui pourra varier, suivant l'importance de l'usine de 10 à 50 livres turques et

soumettra enfin les propositions à la Sublime Porte. Le Conseil d'État 1869
entendu, le firman sera ensuite délivré par un décret Impérial émané à cet effet.

Article 93.

Les clauses et conditions insérées dans le firman de permission seront publiées aux frais du permissionnaire dans les journaux et par des affiches.

Article 94.

Le permissionnaire qui voudrait introduire des changements dans son usine ou atelier, devra en faire la déclaration au Gouverneur en présentant le dessin des nouveaux appareils. Le Gouverneur transmettra le tout à l'ingénieur ou à l'administration des mines.

Article 95.

L'administration sur le rapport de l'ingénieur des mines, pourra toujours, à toute époque de la permission, imposer au permissionnaire les conditions, qu'elle croira nécessaires dans l'intérêt de la salubrité publique.

Article 96.

Les infractions aux prescriptions ci-dessus seront punies d'une amende de 5 à 20 livres turques et en cas de récidive, le conseil des mines aura la faculté de suspendre provisoirement les travaux de l'usine et à la troisième fois, de faire annuller la permission.

Article 97.

Lorsque le permissionnaire n'aura pas commencé la construction de l'usine pendant l'année qui suivra la délivrance de la permission ou qu'après l'avoir construite dans le délai fixé par le Conseil des mines, il la laisse chômer pendant deux ans, il lui sera enjoint de la construire et de la mettre en activité en lui accordant encore un terme convenable passé lequel la permission sera révoquée.

Article 98.

La révocation de la permission ou la renonciation volontaire sera publiée.

1870

623.

26 février 1870.

Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce concernant l'entrée en vigueur de la convention supplémentaire du 30 décembre 1869 au traité de commerce conclu avec la Grande-Bretagne le 16 décembre 1865.

(F. V. B. 1870. Nr. 9.)

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels, betreffend die Wirksamkeit der an die Stelle der im Artikel V des zwischen Oesterreich und Grossbritannien abgeschlossenen Handelsvertrages vom 16. December 1865 stipulirten Nachtragsconvention tretenden Convention vom 30. December 1869.

Die Bestimmungen der an die Stelle der im Artikel V des zwischen Oesterreich und Grossbritannien abgeschlossenen Handelsvertrages vom 16. December 1865 (R. G. Bl. 1866, Nr. 2, V. Bl. 1866, Nr. 4) stipulirten Nachtragsconvention tretenden Convention vom 30. December 1869 sind, vom Tage der Veröffentlichung dieser Convention im Reichs-Gesetz-Blatte angefangen, in Anwendung zu bringen.

Plener m. p. *Brestel* m. p.

624.

2 mars 1870.

Circulaire de la Sublime Porte. Permission de sortie nocturne par les détroits des Dardanelles et du Bosphore.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Monsieur l'Ambassadeur!

J'ai l'honneur d'informer V. E. que la Sublime Porte, mue par sa solicitude pour les intérêts du commerce et de la navigation, a, en vertu d'un Iradé Impérial, décidé de permettre la libre sortie des détroits des Dardanelles et du Bosphore pendant la nuit à tous les bâtiments de commerce se rendant dans la Méditerranée ou la mer Noire.

Comme cette mesure, dont le Gouvernement de Sa Majesté I. et. R. Apostolique voudra bien, je l'espère, apprécier l'importance, doit entrer en vigueur dès la promulgation du règlement qui déterminera les formalités et conditions à observer, je me réserve de

vous annoncer prochainement, en vous communiquant cet acte, le 1870
jour où la navigation pourra profiter de la faculté qui lui est concédée.

Veuillez . . . . *Aali.*

625.

3 mars 1870.

Ordonnance du Ministère I. R. de la justice concernant le traitement des successions mobilières des sujets du grand Duché de Mecklenbourg-Schwerin décédés en Autriche-Hongrie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Justizministerial-Erlass ddo. 3. März 1870 an das k. k. Oberlandesgericht in Graz.

In Erledigung des Berichtes vom 31. December v. J., Z. 16457, betreffend die Behandlung des beweglichen Nachlasses nach dem Angehörigen des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin N. N., wird dem k. k. Oberlandesgerichte bekannt gegeben, dass das grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'sche Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, nach stattgehabter Communication mit dem grossherzoglichen Justizministerium, hierüber unter dem 18. Februar 1870 eröffnet hat, dass, wenn ein im dortigen Grossherzogthume verstorbener Ausländer sich dort nur vorübergehend aufgehalten hat, der Nachlass desselben von der zuständigen dortigen Behörde nur vorläufig sichergestellt, die Regulirung der Erbschaft aber der zuständigen ausländischen Behörde überlassen, dagegen aber, wenn der Ausländer im dortigen Lande seinen ordentlichen Wohnsitz hatte, auch die Erbschaftsregulirung dort vorgenommen wird.

Das Oberlandesgericht wird beauftragt, das k. k. Bezirksgericht Windischgrätz davon zu verständigen, damit es sich bei Behandlung des Nachlasses des N. N. nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit benehme.

1870

626.

11 mars 1870.

Ordonnance du ministère des finances concernant l'application des dispositions de la convention austro-anglaise du 30 décembre 1869 à toutes les provenances d'États jouissant de la clause de la nation la plus favorisée.

(F. V. B. 1870, Nr. 11.)

Anwendung der Zollbestimmungen der mit Grossbritannien abgeschlossenen Convention vom 30. December 1869 nicht bloss auf englische Baum- und Schafwollwaaren, sondern auch auf die Provenienzen aller jener Staaten, welchen durch die bestehenden Verträge die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation zugesichert ist.

Zur Beseitigung eines allfälligen Zweifels wird mit Beziehung auf die Verordnungen vom 19. Juni 1868 (V. Bl. Nr. 24, S. 172) und vom 26. Februar 1870 (V. Bl. Nr. 9, S. 33) erklärt, dass die Zollbestimmungen der mit Grossbritannien abgeschlossenen Convention vom 30. December 1869 selbstverständlich nicht bloss auf englische Baum- und Schafwollwaaren, sondern auch auf die Provenienzen aller jener Staaten, welchen durch die bestehenden Verträge die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation zugesichert ist, anzuwenden sind, daher die von solchen Provenienzen seit dem 1. März 1870 etwa mehr eingehobenen Zollbeträge auf Verlangen der Partei zurückgestellt werden müssten.

627.

13 mars 1870.

Ordonnance concernant une nouvelle forme du pavillon des officiers commandants de la marine de guerre des États-Unis de l'Amérique.

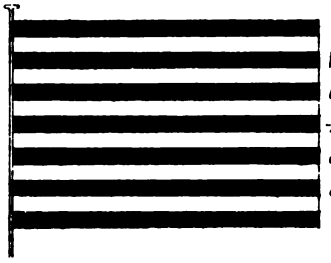
(M. V. B. 1870. p. 23.)

Circularverordnung vom 13. März 1870.

Laut einer vom k. und k. Gesandten in Washington im Wege des k. und k. Ministeriums des Aeussern anher gelangten Mittheilung des dortigen Marineministeriums wurde in der Vereinigten Staaten-Kriegsmarine eine neue Ordnung der Commandoflaggen eingeführt, wie aus der beiliegenden Zeichnung ersichtlich ist.

Tegetthoff m. p.,
Vice-Admiral.

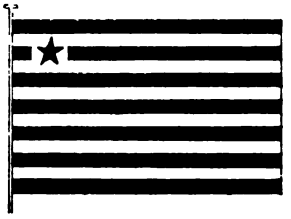
Admirals-, Vice-Admirals & Contre-Admirals-Flagge.



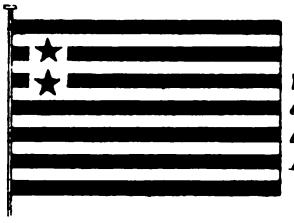
Von einem Admirale am Großmaste, einem Vice-Admiral am Fock-, einem Contre-Admiral am Befahnmaste geführt.

Ein Contre Admiral führt auf einem zweimastigen Schiffe die Flagge mit zwei Sternen versehen am Fockmaste.

Vice-Admirals Boots-Flagge.

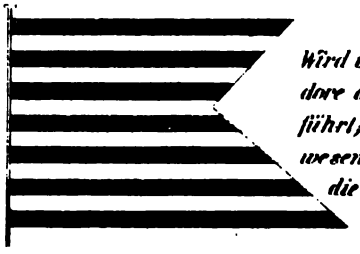


Contre-Admirals Boots-Flagge.



Wird, wenn mehr als ein Contre-Admiral anwesend ist, von den Jüngeren am Befahnmaste geführt.

Stander.



Wird von einem Commodore am Großmaste geführt, wenn mehrere anwesend sind, hißen ihn die Jüngeren am Fockmaste.

Ein Schiffsabtheilungs-Commandant, welcher nicht Commodore ist, führt einen kleinen Stander am Befahnmaste.

A. d. k. k. Hof- u. Staatsdruckerei

628. 1870

23 mars 1870.

Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce concernant le traitement douanier à l'entrée des étoffes de laine denses non-imprimées.

(F. V. B. 1870, Nr. 12.)

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels, in Betreff der zollamtlichen Behandlung der zur Einfuhr gelangenden unbedruckten dichten Wollenwaaren.

Im Einvernehmen mit den königlich ungarischen Ministerien der Finanzen und des Handels werden die Zollämter aufmerksam gemacht, dass die Bestimmungen des §. 5 des Vollzugsprotokolles zu dem mit den Staaten des deutschen Zoll- und Handelsvereines abgeschlossenen Handels- und Zollvertrage vom 9. März 1868, sowie die als Norm für die zollamtliche Behandlung der unbedruckten dichten Wollenwaaren kundgemachten Bestimmungen der vom königlich preussischen Finanzministerium erlassenen Verordnungen vom 25. Juni 1866 und 19. März 1867 (V. Bl. Jahrgang 1868, Nr. 19, Seite 152), wozu die Mustertypen mit der Verordnung des k. k. Finanzministeriums vom 3. August 1868, Z. 22278, mitgetheilt wurden, auch nach dem Inslebentreten der mit dem vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland abgeschlossenen Convention vom 30. December 1869 (V. Bl. 1870, Nr. 9, Seite 29) Anwendung zu finden haben, dass sonach sowohl die Wollenwaaren grossbritannischen Ursprunges als auch jene aus anderen Staaten, welchen durch bestehende Verträge die Behandlung auf dem Fusse der meist begünstigten Nation zugesichert ist, unter Beachtung der erwähnten Bestimmungen mit den in der Convention vom 30. December 1869 festgesetzten Eingangszöllen zu belegen sind.

1870

629.

24 mars 1870.

Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et l'Espagne. Conclu à Madrid. Ratifié à Vienne, le 27 mai 1871. Ratifications échangées à Madrid, le 12 juillet 1871.

(R. G. B. 1871, 139.)

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Spanien vom 24. März 1870. Abgeschlossen zu Madrid den 24. März 1870; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 27. Mai 1871, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Madrid den 12. Juli 1871.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae, etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Plenipotentiario Nostro et a Plenipotentiario Hispaniae Regentis ad dilatandas comercii navigationisque relationes inter Regna Nostra atque Hispaniam existentes conventio die 24 Martii anni praeteriti inita et signata fuit tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie et Son Altesse le Régent de la Nation Espagnole par la volonté des Cortès souveraines animés d'un égal désir de resserrer les liens d'amitié et d'étendre les relations commerciales entre la Monarchie Austro-Hongroise et l'Espagne ont résolu de conclure un traité de Commerce et de Navigation à cet effet et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur et Roi:

Monsieur Ladislas Comte Karnicki de Karnice, Conseiller intime actuel et Chambellan de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Son Altesse le Régent d'Espagne etc. etc.;

et Son Altesse le Régent d'Espagne:

Don Práxedes Mateo Sagasta, Grand'Croix de l'Ordre de la Conception de Villaviçosa de Portugal, Député aux Cortès Constituantes, ci-devant Ministre de l'Intérieur, Ministre d'Etat etc. etc.;

lesquels après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme sont convenus des articles suivants:

Article I. 1870

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre la Monarchie Austro-Hongroise et le Royaume d'Espagne.

Les sujets de chacune des hautes parties contractantes jouiront dans les territoires de l'autre des mêmes droits, priviléges, faveurs et immunités et exemptions dont jouissent actuellement ou jouiront à l'avenir en matière de commerce et de navigation dans ces territoires les propres nationaux, sauf les réserves spécifiées dans les articles respectifs de ce même traité.

Article II.

Les sujets de chacune des deux parties contractantes auront réciproquement dans les États et possessions de l'autre partie la même faculté que les nationaux d'entrer avec leurs navires et chargements dans tous les ports et les rivières, qui seront ouvertes à la navigation d'une nation quelconque, de voyager, de séjourner, de faire le commerce, d'exercer leur industrie ou métier, de louer ou de posséder des maisons, des magasins et boutiques, d'effectuer des expéditions de marchandises ou de valeurs par voie de terre ou de mer, de les prendre en consignation tant du pays que de l'étranger, le tout sans payer d'autres droits que ceux qui sont ou pourront être perçus sur les nationaux; ils pourront y faire des achats ou vendre directement, ou vendre par entremise d'un médiateur qu'ils choisiront eux-mêmes, fixer les prix des biens, effets, marchandises ou autres objets tant importés qu'indigènes, soit qu'ils les vendent dans le pays même, soit qu'ils les exportent à l'étranger en se conformant toutefois aux lois et règlements du pays; ils pourront y vaquer à leurs affaires, présenter des déclarations aux douanes, tant en leur propre nom qu'en se substituant une personne quelconque, selon qu'ils le jugeront convenable et sans payer d'autre salaire que celui dont ils conviendront avec cette personne; enfin ils pourront faire valoir leurs droits devant les juges et tribunaux, les défendre et se servir pour cet effet d'avocats, de substituts ou d'agents choisis par eux-mêmes.

Article III.

En ce qui concerne l'acquisition et la possession d'immeubles de toute espèce, ainsi que la disposition à l'égard de ces immeubles et le payement d'impôts, de taxes ou de droits pour ces dispositions, les sujets de chacune des Parties contractantes jouiront dans les territoires de l'autre des droits accordés aux nationaux.

Article IV.

Les sujets de chacune des deux parties contractantes jouiront dans les territoires de l'autre, tant pour leur personne que par

1870 rapport à leur propriété des mêmes droits (exceptés les droits politiques) et des mêmes privilèges qui sont ou seront accordés aux nationaux en observant toutefois les lois du pays. Ils ne pourront dans aucun cas être soumis à des taxes, charges et impôts, autres ou plus élevés que ceux que les nationaux sont tenus de payer.

Artikel V.

Les sujets de chacune des Parties contractantes seront exempts dans les territoires de l'autre Partie de tout service personnel dans l'armée, dans la marine, et dans la milice nationale, de toute charge de guerre, emprunts forcés, requisitions et contributions militaires de quelque espèce que ce soit, à l'exception toutefois des charges qui grèvent la possession, la location ou le bail d'immeubles, ainsi que des réquisitions et des contributions militaires auxquelles pourront être soumis tous les sujets du pays comme propriétaires ou locataires d'immeubles. Leurs propriétés ne peuvent être sequestrées, ni leurs navires, cargaisons, marchandises ou effets être retenus pour un usage public quelconque, sans qu'il leur soit accordé préalablement un dédommagement à concerter entre les parties intéressées sur des bases justes et équitables.

Article VI.

En ce qui concerne la propriété des marques de fabrique, des marques ou étiquettes de marchandises et des dessins ou modèles industriels, les sujets de chacune des parties contractantes jouiront dans le territoire de l'autre des mêmes droits que les nationaux.

Article VII.

Les fabricants et marchands espagnols, ainsi que leurs commis voyageurs dûment patentés en Espagne dans l'une de ces qualités voyageant dans la Monarchie Austro-Hongroise, pourront y faire des achats pour les besoins de leur industrie et recueillir des commandes avec ou sans échantillons, mais sans colporter des marchandises et n'auront à ce titre aucun droit à payer sur le territoire de la Monarchie Austro-Hongroise.

Il y aura réciprocité en Espagne pour les fabricants et marchands de la Monarchie Austro-Hongroise et leurs commis voyageurs.

Article VIII.

Les navires de l'une des parties contractantes qui entreront sur lest ou chargés dans les ports de l'autre ou qui en sortiront, quelque soit le lieu de leur départ ou de leur destination, y seront traités sous tous les rapports sur le même pied que les navires nationaux. Tant à leur entrée que durant leur séjour, et à leur sortie ils ne payeront d'autres ni de plus forts droits de fanaux, de tonnage, de

pilotage, de port, de remorque, de quarantaine ou autres charges 1870
qui pèsent sur la coque du navire, sous quelque dénomination que ce soit, perçus au nom ou au profit de l'État, des fonctionnaires publics, des communes ou des corporations quelconques que ceux dont y sont ou seront passibles les navires nationaux.

Article IX.

Aucun droit de navigation ou de port ne sera perçu dans les ports de deux Parties contractantes des navires de l'autre Partie qui viendraient y relâcher par suite de quelque accident ou par force majeure, pourvu toutefois que le navire ne se livre à aucune opération de commerce et qu'il ne prolonge pas son séjour dans le port au-delà du temps réclamé par les circonstances qui l'auront forcé à y relâcher.

En cas de naufrage ou d'avarie d'un navire appartenant au Gouvernement ou aux sujets de l'une des hautes parties contractantes sur les côtes ou le territoire de l'autre partie, non seulement il sera donné aux naufragés toute sorte d'assistance et de soulagement, mais encore les navires, leurs parties et débris, leurs ustensiles et tous les objets y appartenant, les papiers trouvés à bord, ainsi que les effets et marchandises qui jetés à la mer auront été sauvés ou bien le prix de leur vente, seront fidèlement remis aux propriétaires sur leur demande ou celle de leurs fondés de pouvoir, et cela sans autre payement que celui des frais de sauvetage, de magasinage et de ces droits même que les navires nationaux seraient tenus de payer en pareil cas.

A défaut du propriétaire ou d'un agent spécial de celui-ci, la restitution sera faite aux Consuls respectifs, aux Vice-Consuls ou aux Agents consulaires, bien entendu que si le navire, ses effets et marchandises devenaient l'objet d'une réclamation légale, la décision en serait déférée aux tribunaux compétents du pays.

Les épaves et les biens avariés provenant du chargement d'un navire de l'une des parties contractantes ne pourront être par l'autre partie soumis au payement de frais d'aucune espèce hors ceux de sauvetage que s'ils sont admis à la consommation intérieure.

Article X.

Seront considérés comme navires Autrichiens ou Hongrois ou comme navires Espagnols tous ceux qui seront reconnus navires Autrichiens ou Hongrois d'après les lois de la Monarchie Austro-Hongroise ou navires Espagnols d'après les lois Espagnoles.

Article XI.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement dans les ports, rades, havres et bassins et généralement pour toutes

1870 les formalités et dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leurs équipages et leurs cargaisons, il est convenu qu'il ne sera accordé aux navires nationaux de l'une des parties contractantes aucun privilége ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre; la volonté des deux parties contractantes étant que sous ce rapport aussi leurs bâtiments soient traités sur le pied d'une parfaite égalité.

Article XII.

Les bâtiments de guerre des deux parties contractantes seront traités dans les ports réciproques sur le même pied que ceux de la nation la plus favorisée.

Article XIII.

Les produits du sol et de l'industrie et les objets de toute espèce et nature importés par navires Autrichiens ou Hongrois dans les ports Espagnols, et réciproquement, les produits du sol et de l'industrie et les objets de toute espèce et nature importés par navires Espagnols dans les ports Autrichiens ou Hongrois ne payeront, quel que soit leur origine et le lieu d'où ils sont importés, d'autres ni de plus forts droits d'entrée et ne seront soumis à d'autres charges ou formalités que si l'importation des mêmes produits ou objets avait lieu sous pavillon national.

Comme mesure transitoire les marchandises énumérées dans la troisième disposition du tarif Espagnol actuellement en vigueur qui seront importées en Espagne sous pavillon Austro-Hongrois resteront soumises jusqu'au 1er janvier 1872 à la surcharge graduelle fixée par la dite disposition. Si cette surcharge venait à être diminué ou supprimée avant la dite époque en faveur du pavillon d'une autre Puissance, le pavillon Austro-Hongrois aura droit à la même diminution ou suppression.

Les produits du sol et de l'industrie et les objets de toute espèce et nature qui pourront être légalement exportés ou réexportés des ports d'une des parties contractantes par bâtiments d'une autre nation quelconque, pourront également en être exportés ou réexportés par bâtiments de l'autre des parties contractantes, sans payer d'autres ou de plus hauts droits, et sans être soumis à d'autres charges ou formalités que si l'exportation des mêmes objets se faisait sous pavillon national.

Article XIV.

Les marchandises importées par des navires appartenant à l'une ou l'autre partie contractante dans les ports Autrichiens ou Hongrois ou dans les ports Espagnols pourront y être mises en entrepôt ou être livrées au transit ou à l'exportation, le tout en conformité des

lois générales qui existent sous ce rapport dans les pays respectifs 1870
et sans être assujeties à des droits d'entrepôt, de magasinage, de surveillance ou à des charges quelconques, autres ou plus élevées que celles auxquelles sont soumises les marchandises apportées par navires nationaux.

Il est entendu toutefois que si les marchandises sont déclarées pour la consommation, elles payeront les droits de douane d'après les règlements de douane existants.

Article XV.

Les marchandises de toute nature venant des territoires de l'une des parties contractantes ou y allant, seront exemptes dans les territoires de l'autre de tout droit de transit, sauf l'observation des lois qui y sont en vigueur.

Le traitement de la nation la plus favorisée est réciproquement garanti à chacune des parties contractantes pour tout ce qui concerne le transit.

Article XVI.

Les deux parties contractantes se garantissent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée pour ce qui concerne les tarifs des droits à l'importation ou à l'exportation tant par eau que par terre.

Chacune des deux parties contractantes s'engage donc à faire profiter l'autre sans compensation de toute faveur, — de tous priviléges ou abaissement qu'elle a déjà accordés ou pourrait accorder par la suite sous les rapports mentionnés à une tierce Puissance.

Article XVII.

Les parties contractantes s'engagent à ne pas entraver le commerce réciproque par des prohibitions quelconques d'importation, d'exportation ou de transit.

Elles ne pourront faire d'exception à cette règle que pour les objets suivants:

Dans la monarchie Austro-Hongroise:

a) pour les monopoles d'État (tabac, sel, poudre à tirer);

b) par rapport à la police sanitaire;

c) relativement aux besoins de guerre dans des circonstances extraordinaires.

En Espagne pour:

a) les armes de guerre, projectiles et leurs munitions, à moins que le Gouvernement n'en accorde la permission;

b) les cartes hydrographiques publiées par le Département de la Marine Espagnole;

c) les cartes et plans des auteurs Espagnols qui en conservent la propriété, sans leur permission;

1870 *d)* les livres et imprimés en langue espagnole dans les cas prescrits par la loi sur la propriété littéraire;

e) les missels, bréviaires, diurnes et autres livres liturgiques de l'Église catholique;

f) les peintures, figures et tous les autres objets qui puissent offenser la morale;

g) les préparations pharmaceutiques ou remèdes secrets dont on ne puisse découvrir la composition, ou dont la formule n'aurait pas été publiée.

h) le tabac dans les cas prescrits par les règlements.

Article XVIII.

Les marchandises de toute nature importées d'un pays dans l'autre ne pourront être assujeties (au profit de l'État ou des communes) à des droits quelconques d'accises ou de consommation supérieurs à ceux qui grèvent ou qui grèveraient par la suite les marchandises similaires de production nationale.

Article XIX.

En tant et aussi longtemps que le cabotage est réservé par les lois d'une des parties contractantes exclusivement aux bâtiments nationaux, il ne pourra être exercé par les bâtiments de l'autre partie. Cependant les navires de chacune des parties contractantes entrant dans un des ports de l'autre et qui n'y voudraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant aux lois et règlements du pays respectif, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre pays et la réexporter sans être astreints à payer des droits autres ou plus élevés que ceux qui seront perçus des bâtiments nationaux dans le même cas. Il est également entendu que ces mêmes navires pourront commencer leur chargement dans un port et le continuer dans un autre ou dans plusieurs ports du même pays ou l'y accomplir sans être astreints à payer des droits autres que ceux auxquels sont soumis les bâtiments nationaux.

Article XX.

Pour l'expédition en Espagne des marchandises soumises aux droits ad valorem, les intéressés en consigneront la valeur dans une déclaration. Si les employés de la douane trouvaient insuffisante la valeur déclarée, et les intéressés ne se conformaient pas avec la valeur fixée par les dits employés, l'administration nommera un expert qui associé à un autre expert élu par l'intéressé et à un autre désigné par l'association commerciale de la localité, d'accord avec l'agent consulaire de la nation respective, décideront quelle en est la valeur exacte.

Les experts seront choisis, s'il est possible, parmi les négociants ou fabriquants de la marchandise que l'on doit évaluer. 1870

Lorsque la valeur déclarée serait reconnue inexacte, il y aura lieu à l'application de la pénalité établie par la législation respective.

L'Espagne jouira dans la monarchie Austro-Hongroise de l'expédition douanière de la nation la plus favorisée.

Article XXI.

Les Provinces Espagnoles d'outre-mer étant régies par des lois spéciales ne seront pas comprises dans les stipulations qui précèdent. Cependant les sujets de la monarchie Austro-Hongroise y jouiront par rapport à leur commerce et à leur navigation, aux droits de navigation et de douane, tant à l'entrée qu'à la sortie, et à l'expédition des navires et des marchandises, des mêmes droits, priviléges et immunités, faveurs et exemptions qui sont ou seront accordés à la nation la plus favorisée.

Les produits Autrichiens ou Hongrois n'y seront pas assujettis à d'autres droits, charges ni formalités que les produits de la nation la plus favorisée.

Article XXII.

Les consuls et autres agents consulaires Austro-Hongrois dans le royaume d'Espagne jouiront de tous les priviléges, exemptions ou immunités dont jouissent les consuls et autres agents de même qualité de la nation la plus favorisée.

Il en sera de même dans la monarchie Austro-Hongroise pour les consuls et autres agents consulaires de l'Espagne.

Article XXIII.

Les consuls et autres agents consulaires respectifs pourront faire arrêter et renvoyer soit à bord, soit dans leur pays, les marins et toute autre personne faisant, à quelque titre que ce soit, partie des équipages des navires de leur nation qui auraient déserté d'un bâtiment de leur nation dans un des ports de l'autre.

A cet effet ils s'adresseront par écrit aux Autorités locales compétentes et justifieront par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment, ou du rôle d'équipage, ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament faisaient partie du dit équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée il leur sera donnée toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays, à la réquisition et aux frais des Consuls et autres agents consulaires, jusqu'à ce que ces Consuls ou agents consulaires aient trouvé une occasion de les faire partir.

1870 Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de deux mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté, après un avis donné au Consul trois jours à l'avance, et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins et autres individus de l'équipage, sujets du pays dans lequel s'effectuera la désertion, sont exceptés des stipulations du présent article.

Si le déserteur a commis quelque délit, il ne sera mis à la disposition du Consul ou de l'Agent consulaire qu'après que le tribunal qui a droit d'en connaître, ait rendu son jugement et que celui-ci ait eu son effet.

Les marins ou autres personnes faisant partie de l'équipage d'un navire qui dans leur patrie auraient commis un crime politique quelconque, ne pourront pas être soumis à l'extradition.

Article XXIV.

Il est entendu que le présent traité s'étendra également à la Principauté de Liechtenstein en vertu de l'article XIII du traité de douane conclu entre Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique et le Prince Souverain de Liechtenstein.

Article XXV.

Le présent traité entrera en vigueur un mois après l'échange des ratifications et restera en vigueur jusqu'au dernier décembre dix-huit cent soixante-dix-sept.

Dans le cas où aucune des Parties contractantes n'aurait notifié, douze mois avant la fin de la période sus-indiquée, son intention d'en faire cesser les effets, le traité demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Parties contractantes l'aura dénoncé.

Article XXVI.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Madrid dans le plus bref délai.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et l'ont revêtu du cachet de leurs armes.

Fait à Madrid le vingt-quatre mars mille huit-cent soixante-dix.

(L. S.) Ladislas Comte *Karnicki* m. p.
(L. S.) Práxedes M. *Sagasta* m. p.

Protocole final au Traité de commerce et de navigation Austro-Hongrois et Espagnol du 24 mars 1870.

Au moment de procéder à la signature du Traité de commerce et de navigation conclu à la date de ce jour entre la monarchie

Austro-Hongroise et l'Espagne, les Plénipotentiaires soussignés de 1870
Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie et de Son Altesse le Régent de la Nation Espagnole ont fait les réserves et les déclarations suivantes:

1.

Sont exceptés du principe de la plus grande favorisation mutuelle exprimée à l'article XVI du Traité de commerce:

a) toutes les facilités et avantages déjà accordés ou qui pourront être accordés à l'avenir à un État limitrophe dans le but unique de faciliter les relations frontières ainsi que les franchises ou rabais de douanes dont jouissent certaines frontières ou quelques habitants de propriétés spéciales;

b) les avantages accordés à des pays qui sont ou seraient à l'avenir dans une union douanière avec l'un des États contractants.

2.

Le tarif des douanes de l'Espagne promulgué par Décret du 12 juillet 1869 dont un exemplaire est annexé au présent protocole sera considéré comme faisant partie intégrante du Traité de commerce et de navigation et aura la même force et valeur que celui-ci.

Il est bien entendu que les tarifs conventionnels actuellement en vigueur dans la monarchie Austro-Hongroise seront considérés comme étant réproduits dans le Traité.

3.

Pour jouir de l'immunité des droits de patente les voyageurs de commerce Autrichiens et Hongrois devront être munis d'une carte de légitimation industrielle conforme au modèle I ci-joint et les voyageurs de commerce Espagnols d'un certificat de patente qui sera délivré conformément au modèle II ci-annexé.

Ces documents seront valables pour le cours de l'année pour laquelle ils ont été délivrés. Ils pourront être rédigés dans la langue du pays, ils contiendront le signalement et la signature du porteur et seront revêtus du sceau ou cachet de l'autorité compétente qui les a délivrés.

Sur l'exhibition de ces documents, les voyageurs de commerce respectifs, après que leur identité aura été reconnue, obtiendront de l'autorité compétente de l'autre État une patente selon les modèles III et IV.

Il n'est pas permis aux voyageurs de commere de colporter des marchandises pour les mettre en vente, mais ils peuvent transporter au lieu de destination les marchandises achetées par eux.

Au reste, ne sont admis réciproquement en franchise de droits que les voyageurs de commerce qui veulent négocier ou pour leur propre compte, ou pour le compte d'une maison où ils sont employés en qualité de commis de commerce.

1870 Le présent protocole, qui sera considéré comme approuvé et sanctionné par les deux Gouvernements sans autre ratification spéciale, par le seul fait de l'échange des ratifications du Traité auquel il se rapporte, a été dressé en double expédition à Madrid le 24 mars 1870.

(L. S.) Ladislas Comte *Karnicki* m. p.
(L. S.) Práxedes M. *Sagasta* m. p.

Modèle I.

Carte de légitimation industrielle.

Il est certifié par l'autorité soussignée que le Sieur N. (négociant, fabricant à X. = commis au service de la maison N. à X.) est soumis à l'imposition légale pour l'exercice de son industrie en son propre nom ou au nom de la maison N. N. . . . . .

Cette carte de légitimation industrielle a été délivrée au Sieur N. afin qu'il puisse obtenir des autorités Espagnoles la patente nécessaire à l'exercice de sa profession.

Ce certificat est valable pour . . . . . mois.

Endroit, date et signature de l'autorité.

Signalement et signature du porteur.

Modèle II.

Certificat de Patente

valable pour l'année 18 . .

Mr. N. N. Gouverneur de la province de . . . . . certifie que Mr. F. F. lui a fait constater qu'il a payé le subside industriel en qualité de négociant, fabricant ou commis voyageur de tel endroit, pouvant exercer librement cette profession en Espagne et afin qu'il puisse le faire valoir où il lui conviendra et obtenir dans la Monarchie Austro-Hongroise la patente nécessaire pour y pouvoir exercer sa profession, lui expédie la présente valable pour une année et la revêt de son cachet et de sa signature à . . . le . . . de . . . 18 . .

Signalement et signature du porteur.

Signature du Gouverneur ou de son délégué.

Modèle III. 1870

Patente industrielle.

Sceau
ou timbre de
l'autorité
compétente.

Valable pour l'année 18 . .

Mr. N. (négociant, fabricant à X. = commis au service de la maison N. à X.) ayant présenté le certificat de patente qui lui a été délivré par l'autorité compétente de . . . . (Espagne, le . . . . . 18 . . , est autorisé per la présente à faire dans la Monarchie Austro-Hongroise des achats et ventes des marchandises de son commerce, de son industrie ou du commerce de la maison N. sur échantillons ou sur commandes.

Lieu, date et signature de l'autorité.

Signalement et Signature du porteur.

Modèle IV.

Patente

valable pour l'année 18 .

Mr. N. N. Gouverneur de la province de . . . . . vu le certificat qui a été délivré au Sieur N. à la date de . . . . par l'autorité compétente à . . . . . (Autriche ou Hongrie) pour exercer la profession de négociant, fabricant, ou commis voyageur, expédie la présente patente pour l'autoriser à se livrer en Espagne et dans ses provinces d'outre-mer à l'achat ainsi qu'à la vente sur échantillons ou sur commandes des marchandises de son commerce ou de son industrie.

Fait à . . . . . le . . . . . 18 . .

Signature du Gouverneur
ou de son délégué.

(L. S.)

1870

Arancel

para la

exaccion de derechos de entrada en la Península é Islas Baleares, á las mercancías extranjeras y de las provincias de Ultramar.

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	Clase primera.					
	Piedras, tierras, minerales, cristalería y productos cerámicos.					
	Primer grupo.					
	Piedras y tierras empleades en la construccion, las artes y la industria.					
1	Mármoles, jaspes y alabastros en tosco ó en trozos desbastados, escuadrados y preparados para darles forma	100 kilógs.	0	150	0	35
b 2	-- dichos de todas clases cortados en losas, tablas ó escalones de cualquier tamaño, sean ó no pulimontados	Idem	1	500	3	75
b 3	— dichos labrados en estátuas, bajo-relieves y utensilios de cualquier clase, con adornos, follajes ó cinceladuras no expresados en otras partidas de este Arancel	Idem	3		7	50
* 4	Las demás piedras y tierras empleadas en la construccion, las artes y la industria	Idem	0	020	0	05
	Segundo grupo.					
	Carbon.					
* 5	Carbones minerales y el coke . .	Tonelada de 1000 kilógs.	0	500	1	25
	Tercer grupo.					
	Esquistos, betunes y sus derivados.					
* 6	Alquitranes, breas, asfaltos, esquistos, betunes y petróleos brutos	100 kilógs.	0	100	0	25
7	Petróleos y los demás aceites minerales rectificados, y la bencina	Idem	2	200	5	50

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	Cuarto grupo.					
	Minerales.					
* 8	Minerales	Tonelada de 1000 kilógs.	0	100	0	25
	Quinto grupo.					
	Cristal y vidrio.					
b 9	Vidrio hueco comun ú ordinario .	100 kilógs.	3	200	8	
b 10	Cristal y el vidrio que le imita . .	Idem	18		45	
b 11	Vidrio y cristal plano.	Idem	7		17	50
b 12	— dichos azogados, y los cristales para anteojos y relojes	Idem	32		80	
	Sexto grupo.					
	Barro obrado, loza y porcelana.					
13	Barro en azulejos, baldosas, baldosines, ladrillos, tejas, tubos y objetes semejantes	Idem	0	600	1	50
b 14	Loza de pedernal y el barro fino.	Idem	15		37	50
a 15	Porcelana	Idem	21		52	50
	Clase segunda.					
	Metales y todas las manufacturas en que entre un metal como principal elemento.					
	Primer grupo.					
	Oro, plata y platino.					
16	Oro en alhajas ó joyería, aunque tengan perlas ó piedras . . .	Hectógr.	10		25	
17	Plata en alhajas ó joyería, aunque tengan perlas ó piedras	Idem	1	400	3	50
18	Oro, plata ó platino labrados en otros objetos	Idem	0	800	2	
	Segundo grupo.					
	Hierros y aceros.					
b 19	Acero en barras, planchas y muelles para carruajes	100 kilógs.	6		15	
b 20	Hierro colado en lingotes	Idem	1		2	50
b 21	— dicho en tubos de todas clases	Idem	1	875	4	70

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
b 22	Hierro idem en manufacturas ordinarias	100 kilógs.	3		7	50
b 23	— idem en manufacturas finas, ó sean las pulimentadas con baño de porcelana y con adornos de otros metales	Idem	7		17	50
b 24	— en barras-carriles	Idem	3	200	8	
b 25	— en chapas desde 6 milímetros inclusive de grueso, y los redoblones	Idem	3	600	9	
b 26	— batido, estirado ó forjado, y el pudelado en barras de cualquiera figura, desde 144 milímetros inclusive de seccion	Idem	4	400	11	
b 27	— en barras de cualquiera figura hasta 144 milímetros de seccion; en chapas hasta seis milímetros de grueso, y los flejes	Idem	5	200	13	
a 28	— en alambre	Idem	3	200	8	
b 29	— en clavos y tornillos, aunque tengan cabeza de laton	Idem	8		20	
b 30	— en tubos	Idem	5	200	13	
b 31	— en manufacturas ordinarias, aunque tengan baño de plomo, estaño ó zinc, ó estén pintadas ó barnizadas; en tubos cubiertos de chapa de laton.	Idem	9		22	50
b 32	— en manufacturas finas, ó sean las pulimentadas con baño de porcelana y con adornos de otros metales, y las de acero no expresadas en este Arancel . .	Idem	11		27	50
33	— y acero en piezas inutilizadas, inclusas las barras-carriles . .	Idem	2		5	
b 34	Hoja de lata.	Idem	7	500	18	75
b 35	dicha labrada.	Idem	25		62	50
36	Agujas, plumas, piezas para relojes y otros objetos análogos de hierro ó acero	Kilógr.	1	200	3	
37	Cuchillos, trinchantes, navajas y cortaplumas de id.	Idem	0	400	1	
38	Tijeras para costura	Idem	0	900	2	25
39	Armas blancas y las hojas para las mismas	Idem	0	800	2	
40	— de fuego y los cañones y demás piezas concluidas para las mismas	Idem	2		5	

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	Tercer grupo.					
	Cobre y sus aleaciones.					
41	Cobre de primera fundicion y el viejo	100 kilógs.	5		12	50
42	— y laton en barras y lingotes .	Idem	9		22	50
a 43	— y laton en planchas y clavos y el alambre de cobre	Idem	20		50	
b 44	— dichos en tubos, piezas grandes á medio labrar, como cascos de braseros etc., y fondos de calderas	Idem	28		70	
45	Alambre de laton	Idem	12		30	
46	Bronce sin labrar	Idem	4		10	
b 47	Dichos metales labrados, y todas las aleaciones de metales comunes en que entre el cobre ó el estaño	Idem	50		125	
48	Plaqué de oro en hojas	Kilógr.	3	500	8	75
b 49	— labrado	Idem	14		35	
50	— de plata en hojas	Idem	0	450	1	10
b 51	— labrado	Idem	3	700	9	25
	Cuarto grupo.					
	Los demás metales.					
52	Estaño en lingotes	100 kilógs.	5		12	50
53	— labrado	Idem	20		50	
54	Plomo en galápagos ó pasta, planchas, láminas, tubos, balas y perdigones	Idem	0	600	1	50
a 55	— manufacturado	Idem	3	200	8	
56	Zinc en barras, pasta ó torta. . .	Idem	2	400	6	
b 57	— en planchas, clavos y alambre	Idem	6		15	
b 58	— en objetos manufacturados . .	Idem	10		25	
* 59	Todos los demás metales y aleaciones no expresados en planchas, pasta, clavos etc.	Idem	0	600	1	50
60	Dichos obrados	Idem	15		37	50
61	Tela metálica	Kilógr.	0	200	0	50
b 62	— dicha obrada	Idem	0	400	1	
	Clase tercera.					
	Sustancias empleadas en la farmacia, la perfumeria y las industrias químicas.					
	Primer grupo.					
	Drogas simples.					
63	Aceite de coco, palma, granos y semillas; el de linaza y los secantes	100 kilógs.	2	200	8	

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
* 64	Palos tintóreos y cortezas curtientes	100 kilógs.	0	100	0	25
b 65	Granza ó rubia	Idem	8		20	
66	Simiente de sésamo, lino y demás semillas oleaginosas	Idem	0	400	1	
67	Los demás productos del reino vegetal no expresados en otras partidas	Idem	4		10	
* 68	Productos del reino animal empleados en la medicina	Idem	1	200	3	
	Segundo grupo.					
	Colores, tintes y barnices.					
* 69	Ocres y tierras naturales para pintar.	Idem	0	050	0	10
70	Añil y cochinilla.	Idem	18		45	
71	Extractos tintóreos.	Idem	3		7	50
b 72	Grancina y la merzcla de esta materia y la rubia	Kilógr.	0	300	0	75
73	Barnices	100 kilógs.	5		12	50
74	Colores en polvo ó en terron . .	Idem	3		7	50
a 75	— preparados y las tintas. . . .	Idem	10		25	
a 76	— derivados de la hulla y los demás artificiales.	Kilógr.	1		2	50
	Tercer grupo.					
	Productos químicos y farmacéuticos.					
77	Acido muriático	100 kilógs.	0	600	1	50
78	— nítrico	Idem	2		5	
79	Acido sulfúrico	Idem	0	900	2	25
80	Alumbre	Idem	0	600	1	50
81	Azufre	Idem	0	500	1	25
82	Barrillas naturales y artificales. .	Idem	0	400	1	
83	Carbonatos alcalinos, álcalis cáusticos y sales amoniacales . . .	Idem	1	500	3	75
84	Cloruro de cal.	Idem	1		2	50
85	— de potasio y el sulfato de sosa	Idem	0	200	0	50
86	— de sodio (sal comun).	Idem	1	300	3	25
87	Colas y albúmina	Idem	4		10	
88	Fósforo	Kilógr.	0	200	0	50
89	Nitrato de potasa (salitre). . . .	100 kilógs.	1	500	3	75
90	— de sosa	Idem	0	400	1	
91	Oxidos de plomo.	Idem	2		5	
92	Sulfato y birolignito de hierro . .	Idem	0	600	1	50

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Ecs.	Mils.	Pesetas	Cént.
93	Productos químicos no expresados	Kilógr.	0	040	0	10
94	— farmacéuticos de uso exclusivamente medicinal. Avalúo . . .	Idem	20por100		20por100	
	Cuarto grupo.					
	Varios.					
b 95	Almidon	100 kilógs.	4		10	
96	Féculas de uso industrial, dextrina y glucosa	Idem	0	500	1	25
b 97	Jabones	Idem	7	500	18	75
98	Parafina, estearina y esperma de ballena en masas.	Idem	10		25	
b 99	— dichas labradas	Idem	20		50	
b 100	Perfumería y esencias	Kilógr.	0	600	1	50
101	Pólvora para minas.	Idem	0	125	0	30
102	— para caza y mechas para minas	Idem	0	500	1	25
103	Mezclas explosivas, cuya aplicacion es análoga á la pólvora. .	Idem	0	065	0	15
	Clase cuarta.					
	Algodon y sus manufacturas.					
	Primer grupo.					
	Algodon en rama.					
* 104	Algodon en rama	100 kilógs.	0	600	1	50
	Segundo grupo.					
	Hilados.					
b 105	Algodon hilado y el torcido á uno ó dos cabos, para tejer, crudo, blanco ó teñido, hasta el núm. 35 inclusive	Kilógr.	0	500	1	25
b 106	— dicho id., desde el núm. 36 en adelante	Idem	0	700	1	75
b 107	— torcido á tres ó más cabos para coser ó bordar, crudo, blanco ó teñido	Idem	1		2	50
	Tercer grupo.					
	Tejidos.					
b 108	Tejidos tupidos, llanos, crudos, blancos ó teñidos en piezas ó pañuelos hasta 25 hilos inclu-					

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	sive, contados en la trama y en la urdimbre en el cuadrado de 6 milímetros	Kilógr.	1	200	3	
b 109	— dichos id., desde 26 hilos en adelante	Idem	1	075	2	70
b 110	— estampados, y los cruzados y labrados al telar hasta 25 hilos inclusive en la trama y en el urdimbre.	Idem	1	600	4	
b 111	— dichos idem id., desde 26 hilos en adelante	Idem	1	475	3	70
b 112	— dichos diáfanos, como muselinas, batistas, linones, organdíes y gasas de cualquiera clase . .	Idem	1	200	3	
b 113	Acolchados y piqués	Idem	1	800	4	50
b 114	Panas, veludillos y demás tejidos dobles para prendas de vestir .	Idem	1	400	3	50
b 115	Tules	Idem	2		5	
b 116	Crochet en cualquiera forma, incluso las puntillas	Idem	1	200	3	
b 117	Puntillas de cualquiera clase, excepto las de crochet	Idem	2	500	6	25
b 118	Tejides de punto en pieza, en camisetas y pantalones	Idem	1	050	2	60
b 119	— dicho en medias, calcetines, guantes y demás objetos . . .	Idem	2	100	5	25
	Clase quinta.					
	Cáñamo, lino, pita, yute y sus manufacturas.					
	Primer grupo.					
	En rama.					
120	Abacá, pita y yute	100 kilógs.	0	400	1	
121	Cáñamon en rama y el rastrillado	Idem	4		10	
122	Lino en rama y el rastrillado . .	Idem	1		2	50
	Segundo grupo.					
	Hilados.					
123	Hilaza de abacá, pita y yute. . .	Idem	3		7	50
124	— de cáñame ó de lino	Idem	11		27	50
b 125	Hilo torcido de dos ó más cabos	Idem	49		122	50
b 126	Járcia y cordelería.	Idem	8		20	
	Tercer grupo.					
	Tejidos.					
b 127	Tejidos llanos hasta 10 hilos inclusive	Kilógr.	0	500	1	25

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
b 128	Tejidos dichos de 11 á 14 inclusive	Kilógr.	1		2	50
b 129	— dichos de 25 en adelante. . .	Idem	1	700	4	25
b 130	— cruzados y labrados.	Idem	0	800	2	
131	Encajes.	Idem	5		12	50
b 132	Tejidos de punto	Idem	2		5	
b 133	Alfombras	Idem	0	100	0	25
	Clase sexta.					
	Lanas, cerda, pelos, crines y sus manufacturas.					
	Primer grupo.					
	En rama.					
134	Cerdas, crines y pelos	100 kilógs.	0	800	2	
a 135	Lana comun	Idem	11	200	28	
136	— de las demás clases, y la larga para estambres	Idem	5		12	50
137	— peinada y preparada para id. .	Idem	12		30	
	Segundo grupo.					
	Hilados.					
138	Estambre hilado y torcido en bruto ó con aceite.	Kilógr.	0	750	1	85
139	— dicho limpio ó blanqueado . .	Idem	1	050	2	60
140	— teñido.	Idem	1	200	3	
	Tercer grupo.					
	Tejidos.					
b 141	Alfombras	100 kilógs.	70		175	
b 142	Mantas	Kilógr.	0	900	2	25
b 143	Tejidos de lana pura ó con mezcla de algodon, llanos y cruzados, aunque tengan pelo, como las bayetas y franelas; y las felpas ó terciopelos	Idem	2		5	
b 144	Paños delgados, casimires y lanas dulces, y los pañuelos alfombrados	Idem	3	200	8	
b 145	— gruesos, ordinarios y todos los demás tejidos del ramo de pañería.	Idem	2	500	6	25
b 146	Tejidos bastos de pelo, tengan ó no mezcla de algodon	Idem	0	600	1	50
147	— de cerda y crin	Idem	1		2	50
b 148	— de punto.	Idem	1	600	4	

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cénts.
	Clase sétima.					
	Seda y sus manufacturas.					
	Primer grupo.					
	Hilados.					
149	Seda cruda é hilada sin torcer. .	Kilógr.	0	600	1	50
150	— dicha torcida hasta cuatro cabos inclusive	Idem	2	500	6	25
151	— Idem id. de mas de cuatro cabos	Idem	3	500	8	75
152	Borra de seda hilada sin torcer .	Idem	0	200	0	50
153	— dicha torcida hasta cuatro cabos inclusive	Idem	0	600	1	50
154	— Idem id. de mas de cuatro cabos	Idem	1	800	4	50
	Segundo grupo.					
	Tejidos.					
155	Tejidos llanos ó cruzados	Idem	7		17	50
156	Terciopelos y felpas	Idem	10	500	26	25
157	Tejidos de filoseda, borra ó escarzo de seda; los de seda cruda, y los de borra con mezcla de seda	Idem	3	600	9	
158	Tules de seda ó de borra de seda	Idem	9		22	50
159	Encajes y puntillas id. id.	Idem	11		27	50
b 160	Tejidos de punto id. id.	Idem	6		15	
	Clase octava.					
	Papel y sus aplicaciones.					
	Primer grupo.					
	Para imprimir y escribir.					
161	Papel contínuo sin cola y de media cola para imprimir	100 kilógs.	4		10	
b 162	— dicho para escribir, litografiar y estampar	Idem	10		25	
b 163	— recortado, el hecho á mano, el rayado y la cartulina	Idem	20		50	
	Segondo grupo.					
	Papel impreso, grabado ó fotografiado.					
b 164	Libros, estén ó no encuadernados, y otros impresos en castellano .	Idem	16		40	

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
165	Libros idem en idioma extranjero	100 kilógs.	4		10	
166	Estampas, mapas y diseños . . .	Kilógr.	0	500	1	25
	Tercer grupo.					
	Papel para decorar habitaciones.					
b 167	Papel estampado sobre fondo natural	100 kilógs.	11		27	50
b 168	— sobre fondo mate ó lustroso .	Idem	20		50	
b 169	— con oro, plata, lana ó cristal .	Idem	80		200	
	Cuarto grupo.					
	Papeles varios.					
b 170	Papel de estraza, secante, ordinario para empaquetar, de lija y el carton	Idem	5		12	50
171	Los demás no tarifados	Idem	16		40	
	Clase novena.					
	Maderas y otras materias vegetales empleadas en la industria y sus manufacturas					
	Primer grupo.					
	Maderas.					
172	Duelas	Millar	3		7	50
173	Tablas, tablones, vigas y viguetas	Metro cúb.	0	600	1	50
174	Palos redondos y la madera de figura para la construccion naval Avalúo .	Uno	1por100		1por100	
* 175	Maderas para ebanistería en troncos ó pedazos	100 kilógs.	0	200	0	50
176	— dichas aserradas en hojas . .	Idem	1		2	50
b 177	Pipería armada ó sin armar . . .	Idem	4		10	
	Segundo grupo.					
	Muebles y artefactos.					
a 178	Madera ordinaria, labrada en todo género de objetos, estén ó no torneados, pintados ó barnizados, y los listones moldurados y barnizados ó preparados para dorar.	Idem	7		17	50
a 179	Madera fina, labrada en muebles ú otros objetos torneados, talla-					

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	dos, pulimentados y barnizados; los de madera ordinaria chapeados de otras finas; los tapizados excepto con tejidos de seda, y los listones dorados	100 kilógs.	14		35	
b 180	Dichos en los mismos objetos dorados; los que tengan embutidos de nácar ú otras materias finas y molduras de metal, y los tapizados con tejidos de seda	Idem	40		100	
	Tercer grupo.					
	Varios.					
* 181	Carbon, leña y demás combustibles vegetales	Tonelada de 1000 kilógs.	0	200	0	50
182	Corcho	100 kilógs.	0	200	0	50
183	Aros, flejes y enrejados ó cercas	Idem	0	500	1	25
* 184	Enea, esparto, crin vegetal, junco mimbres y otras materias análogas.	Idem	0	100	0	25
	Clase décima.					
	Ganados, pieles y otros despojos empleados en la industria y sus manufacturas.					
	Primer grupo.					
	Ganados.					
b 185	Caballar: Caballos castrados que pasen de la marca . .	Uno	40		100	
186	Caballar: Los demás caballos y todas las yeguas . . .	Idem	6		15	
187	Mular	Idem	6		15	
188	Asnal	Idem	1		2	50
189	Vacuno.	Idem	2		5	
a 190	Lanar y cabrío	Idem	0	200	0	50
b 191	De cerda	Idem	1		2	50
	Segundo grupo.					
	Peletería y curtidos.					
192	Cueros y pieles sin curtir	100 kilógs.	3		7	50
b 193	— curtidos	Kilógr.	0	500	1	25

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
b 194	Cueros charoladas	Kilógr.	1		2	50
* 195	Pieles de abrigo y adorno . . .	Idem	0	200	0	50
b 196	Guantes de piel	Idem	8		20	
b 197	Calzado	Idem	3	500	8	75
b 198	Artículos del arte del guarnicionero y del talabartero	Idem	1		2	50
	Tercer grupo.					
	Plumas.					
b 199	Plumas y sus manufacturas Avalúo	Idem	20por100		20por100	
	Cuarto grupo.					
	Los demás despojos.					
200	Grasas animales	100 kilógs.	0	600	1	50
* 201	Ambar, ballena, carey, hueso, nácar y marfil en bruto ó cortados	Kilógr.	0	020	0	05
202	Cera sin labrar	Idem	0	040	0	10
b 203	— labrada	Idem	0	300	0	75
* 204	Guano y demás abonos	100 kilógs.	0	020	0	05
205	Tripas	Idem	3		7	50
* 206	Despojos no comprendidos sin manufacturar	Idem	0	200	0	50
	Clase undécima.					
	Instrumentos de ciencias y artes, y las máquinas y aparatos empleados en la agricultura, la industria y los trasportes.					
	Primer Grupo.					
	Instrumentos.					
b 207	Pianos	Uno	100		250	
208	Relojes de oro para bolsillo . . .	Idem	3		7	50
209	— de plata y demás metales para id.	Idem	0	800	2	
210	— de las demás clases . Avalúo .	Idem	20por100		20por100	
211	Instrumentos de ciencias y artes . . . . . Avalúo .	Idem	10por100		10por100	
	Segundo grupo.					
	Aparatos y máquinas.					
b 212	Básculas	100 kilógs.	11		27	50
213	Máquinas agrícolas. . . Avalúo .	Idem	1por100		1por100	

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs. Mils.	Pesetas Cénts.
214	Máquinas motores . . . Avalúo .	100 kilógs.	2por100	2por100
215	— completas para toda clase de industrias. . . . . Avalúo .	Idem	6por100	6por100
216	Piezas sueltas. . . . . Avalúo .	Idem	10por100	10por100
217	Aparatos aisladores, tensores, alambres, postes y demás piezas para telégrafos eléctricos Avalúo	Idem	3por100	3por100
	Tercer grupo.			
	Carruajes.			
218	Coches y berlinas de cuatro asientos, y las carretelas de dos tableros, con avances, capotas ó sin ellas. nuevos, usados ó compuestos.	Uno	400	1000
219	Berlinas de dos asientos. tengan ó no bigotera; los ómnibus de más de 15 asientos, y las diligencias, nuevos, usados ó compuestos	Idem	300	750
220	Carruajes de dos ó cuatro ruedas, sin tableros, tengan ó no capotas, cualquiera que sea el número de asientos; los omnibus hasta 15 asientos inclusive, y los carruajes no expresados en las clases anteriores, nuevos, usados ó compuestos.	Idem	125	312 50
221	Carruajes para viajeros en ferrocarriles; los wagones de cualquiera clase para servicio de los mismos, y los carros para trasportar frutos y mercancias Avalúo .	Idem	25por100	25por100
	Cuarto grupo.			
	Embarcaciones.			
b 222	Embarcaciones de madera hasta la cabida de 100 toneladas de un metro cúbico	Tona. méta.	13	32 50
b 223	— de 101 á 300 toneladas id. . .	Idem	10	25
b 224	— de 301 en adelante id.	Idem	5	12 50
b 225	— de casco de hierro de cualquiera cabida que sean	Idem	5	12 50
226	Despojos de buques náufragos Avalúo .	100 kilógs.	8 por100	8 por100

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	Clase duodécima.					
	Sustancias alimenticias.					
	Primer grupo.					
	Carnes y pescados.					
b 227	Aves vivas y muertas y la caza menor	Kilógr.	0	100	0	25
228	Carne en salmuera ó salada en seco (tasajo)	100 kilógs.	1		2	50
229	Carne de las demás clases. . . .	Idem	2		5	
a 230	Manteca de vacas	Idem	16		40	
231	Manteca de cerdo	Idem	6	400	16	
232	Bacalao y pez palo.	Idem	7		17	50
233	Pescados frescos ó con la sal indispensable para su conservacion	Idem	0	400	1	
b 234	— salpresados, ahumados y escabechados	Idem	3	200	8	
235	Mariscos	Idem	1		2	50
	Segundo grupo.					
	Granos y legumbres.					
b 236	Arroz sin cáscara	Idem	3	200	8	
a 237	Avena, zahina y alforfon	Idem	1	40	2	60
a 238	Cebada, centeno y maíz.	Idem	0	900	2	25
a 239	Trigo	Idem	1	200	3	
a 240	Legumbres secas.	Idem	1	200	3	
	Tercer grupo.					
	Hortalizas y frutas.					
241	Hortalizas.	Idem	0	500	1	25
242	Frutas	Idem	1		2	50
	Cuarto grupo.					
	Coloniales.					
243	Azúcar sin refinar, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América	Idem	7	600	19	
244	— dicho de cualquier punto extranjero.	Idem	9	450	23	65
245	— refinado y el cande, producto y procediendo directamente de					

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
	las provincias españolas de América	100 kilógs.	10	800	27	25
246	Azúcar dicho de cualquier punto extranjero	Idem	12	900	32	25
247	Cacao de todas clases procedente de los puertos de América . .	Idem	22	500	56	25
248	— procedente de los demás puntos	Idem	24	500	61	25
249	Café producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América	Idem	7	400	18	50
250	— de puntos extranjeros	Idem	10		25	
251	Canela llamada de Ceylan y sus semejantes	Kilógr.	0	500	1	25
252	— de las demás clases	Idem	0	240	0	60
253	Clavo de especia	Idem	0	200	0	50
254	Pimienta	Idem	0	100	0	25
255	Té	Idem	0	600	1	50
	Quinto grupo.					
	Aceites y bebidas.					
b 256	Aceite de comer	100 kilógs.	10		25	
257	Aguardiente, producto y procediendo directamente de las provincias españolas de América .	Hectólitro	3		7	50
258	— dicho de cualquier punto extranjero	Idem	7	500	18	75
259	Licores	Litro	0	400	1	
b 260	Cerveza y sidra	Hectólitro	5		12	50
b 261	Vinos espumosos	Litro	0	400	1	
b 262	— los demás	Idem	0	200	0	50
	Sexto grupo.					
	Semillas y forrajes.					
a 263	Semillas no expresadas y algarrobas	100 kilógs.	0	640	1	60
264	Forrajes y salvado	Idem	0	200	0	50
	Sétimo grupo.					
	Varios.					
265	Conservas alimenticias y embutidos, mostaza y salsas	Kilógr.	0	400	1	
b 266	Chocolate	Idem	0	400	1	
b 267	Dulces	Idem	0	200	0	50

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
268	Huevos	100 kilógs.	1	500	3	75
b 269	Pastas para sopas, féculas alimenticias, pan y galleta	Idem	5	600	14	
b 270	Queso	Kilógr.	0	100	0	25
a 271	Mieles	100 kilógs.	1	900	4	75
	Clase décimatercera.					
	Varios.					
b 272	Aderezos y adornos compuestos de ámbar, azabache, venturina, coral ó plaqué, excepto los que tengan oro ó plata	Kilógr.	8		20	
b 273	— dichos de otras materias	Idem	4		10	
274	Bastones	Ciento	10		25	
b 275	Botonos de carey, marfil y nácar, y los de metal con letras, armas ó labores semejantes	Kilógr.	0	800	2	
b 276	— de las demás clases, excepto los de pasamanería	Idem	0	400	1	
b 277	Cartuchos sin proyectil ó bala para armas de fuego permitidas del sistema Lefaucheux y demás análogos	100 kilógs.	30		75	
b 278	— dichos con proyectil ó bala	Idem	24		60	
b 279	Cebos ó cápsulas para armas de fuego permitidas	Idem	70		175	
b 280	Cepillos y brochas	Kilógr.	0	800	2	
b 281	Fieltros de todas clases	Idem	0	300	0	75
282	Goma elástica y gutta-percha sin labrar	100 kilógs.	2		5	
283	— en planchas, hilos y tubos	Kilógr.	0	300	0	75
284	— labrada en cualesquiera formas y objetos	Idem	0	750	1	85
b 285	Hules y encerados para suelos y para enfardar	100 kilógs.	13		32	50
b 286	— dichos de las demás clases	Kilógr.	0	400	1	
b 287	Juegos y juguetes, excepto los de carey, marfil, nácar, oro ó plata	Idem	0	600	1	50
b 288	Marfil, ámbar, azabache, carey y coral labrados en cualquier forma no expresada	Idem	5		12	50
289	Objetos de pasta imitacion de las anteriores materias, los de espuma de mar y cualesquiera otros semejantes	Idem	1		2	50

1870

Número de la partida	Artículos	Unidad	Derechos en Escs.	Mils.	Pesetas	Cént.
b 290	Paraguas y sombrillas cubiertos de tejidos de seda	Uno	1		2	50
b 291	— dichos forrados de las demás telas	Idem	0	600	1	50
a 292	Pasamanería de seda	Kilógr.	5		12	50
b 293	— de todas las demás clases. . .	Idem	1	800	4	50
b 294	Sombreros y goras: de paja	Idem	6		15	
b 295	Sombreros y goras: Sombreros de las demás clases	Uno	0	800	2	
b 296	Sombreros y goras: Gorras de las demás clases	Una	0	400	1	
b 297	Sombreros y goras: Sombreros y gorras de todas clases con obra de mano de modista	Uno	3		7	50
298	Tejidos de goma elástica con mezcla de otras materias . . .	Kilógr.	1	200	3	
a 299	— de paja	Idem	0	800	2	
b 300	Todos los demás objetos de quincalla y mercería no expresados Avalúo . .	Idem	20por100		20por100	
	Arancel de exportacion.					
1	Corcho en panes ó tablas de la provincia de Gerona	100 kilógs.	3		7	50
2	Trapos viejos de lino, algodon ó cáñamo, y los efectos usados de las mismas materias	Idem	1	600	4	
3	Galenas.	Idem	0	500	1	50
4	Plomos argentíferos	Idem	0	400	1	
5	Litargirios argentíferos	Idem	0	320	0	80

Disposiciones para la aplicacion de este arancel.

Disposicion primera.

Artículos libres de derechos.

No adeudarán derecho alguno de Aduanas á su importacion en la Península é islas Baleares los artículos siguientes:

1º Aguas minerales (excepto los envases).
2º Arboles, sarmientos y plantas.
3º Cal (protóxido de calcio).
4º Herbarios ó colecciones de plantas científicamente formados.
5º Minerales sueltos ó en colecciones para estudio.

6º Mineral de cobre. 187
7º Mineral de oro.
8º Mineral de plata.
9º Modelos en piezas pequeñas de cualquiera clase.
10º Muestras de tejidos en retal suficiente para ver el dibujo.
11º Objetos arqueológicos ó numismáticos.
12º Oro, plata y platino en alhajas, y vajilla inutilizada, barras, moneda, pedazos, polvos y tejos.
13º Oro, plata y platino elaborados y contrastados en España.
14º Perlas, aljófar y piedras preciosas.
15º Seda en capullo, desperdicios de los capullos y simiente de seda.
16º Yeso (sulfato de cal).
17º Prendas de vestir, objetos de aseo y comodidad; ropa de cama y mesa, libros, herramientas, instrumentos portátiles, vestidos de teatro, alhajas y vajilla que con señales marcadas de haberse usado, conduzcan los viajeros en sus equipajes, en cantidades proporcionadas á su clase, profesion y circunstancias.

Disposicion segunda.

Artículos libres de derechos, previo el cumplimiento de las formalidades que se expresan.

1º Envases que se introducen para exportar mercancias nacionales: Debiendo prestar el comercio una fianza equivalente á los derechos de Arancel y reexportar los envases dentro del preciso plazo de tres meses.

En los documentos del despacho de entrada se expresará el número, clase y dimensiones de los envases, verificandose á su salida las oportunas comprobaciones.

2º Vinos nacionales y envases devueltos del extranjero, siempre que en los documentos del despacho de entrada se exprese el número, clase y dimensiones de los envases y la cantidad y clase de los vinos, así como tambien el número y fecha de la factura de exportacion.

3º Pipería, sacos y cascos grandes de metal que se importen con mercancías, cuando los interesados dentro del plazo de tres meses y con intervencion de la Aduana los exporten al extranjero.

4º Coral cogido por españoles y conducido directamente en buque nacional, prévia la justificacion de estos hechos.

5º Obras de bellas artes ejecutadas por españoles en el extranjero, y las que adquiera el gobierno, academias ú otras corporaciones, con destino á museos, galerías ó salas de estudio en los casos en que se acrediten estas circunstancias.

6º Rosarios, santuarios y demás objetos análogos de los santos lugaros.

1870 7º Carruajes, ganados, animales adiestrados, colecciones de figuras de cera y otros análogos, cuando los dueños dejen obligacion que garantice los derechos en el caso de que no tenga lugar su reexportacion, en un plazo que no excederá de seis meses y acreditando al verificarse aquella que son los mismos que se introdujeron.

8º Carruajes y ganados españoles que vuelvan del extranjero, debiendo expresarse en la factura de exportacion las señas detalladas y la circunstancia de que se reimportarán en un plazo que no podrá exceder de seis meses.

9º Libros españoles devueltos del extranjero cuando en la factura de exportacion se haya consignado el número de ejemplares, título de la obra y nombre del impresor.

Si no se cumplieren los requisitos expresados para cada caso, ó de los reconocimientos y comprobaciones no resultase completa conformidad, se entenderá anulada la concesion exigiendo los administradores de las Aduanas los correspondientes derechos de Arancel.

Los objetos y mercancías nacionales devueltos de las Exposiciones extranjeras, los muebles, equipajes, carruajes y efectos del Cuerpo diplomático, y el moviliario de españoles residentes en el extranjero ó de extranjeros que vengan á establecerse en España, serán tambien libres de derechos, debiendo sujetarse las administraciones de Aduanas y los interesados á lo que sobre el particular determinen las Ordenanzas ó instrucciones especiales.

Disposicion tercera.

Derecho diferencial de bandera.

No se exigirá recargo alguno por diferencia de bandera á los artículos importados por buques extranjeros y por tiera, y tan solo le satisfarán en la cuota que se expresa, hasta 1º de Enero de 1872, las mercancias siguientes:

Clase primera.

Abacá. Aceites. Acido sulfúrico. Idem muriático. Alumbre. Añil. Azufre. Carbonato de sosa. Cera en borras. Cloruro de cal. Cristalería y loza. Hierro en lingotes.	100 kilógramos 1 real. ó sean 0.25 céntimos de peseta.

Hierro fundido en tubos. Idem en guadañas. Rejas para arar y cables. Lino. Manteca. Muriato de potasa. Maquinaria de todas clases. Nitrato de sosa.	100 kilógramos 1 real. ó sean 0.25 céntimos de peseta.	1870

Clase segunda.

Aguardiente. Cáñamo. Estaño, cobre y laton en barras y planchas. Gomas. Hierros, excepto los expresados en la clase anterior. Hilazas de todas clases. Muebles de todas clases. Papel. Quesos. Salitre. Tejidos de todas clases.	100 kilógramos 5 rs. ó sean 1.25 peseta.

Clase tercera.

Algodon en rama. Azúcar. Bacalao. Cacao. Café. Canela. Cera (excepto las horras). Cueros.	100 kilógramos 10 rs. ó sean 2.50 peseta.

Disposicion cuarta.

Derechos especiales.

1º El algodon con pepita satisfará la mitad de los derechos señalados en la partida 104.

2º El arroz con cáscara pagará la mitad de los derechos señalados en la partida 236.

3º Las harinas pagarán el derecho de los granos de que se deriven, y además un 50 por 100 del mismo derecho.

4º Las ropas hechas adeudarán por su total peso el derecho señalado á la tela de que ce compongan en su parte exterior, y además un 50 por 100 del mismo derecho.

1866 5° Las telas bordadas á mano y á máquina, y las con mezcla de metales finos ó imitados, adeudarán el derecho correspondiente á la clase de tejidos á que pertenezcan y un 50 pour 100 del mismo derecho.

6° Los tejidos de hilo, lana y seda, que contengan mezcla de algodon en una parte únicamente de la urdimbre ó de la trama, serán considerados para al adeudo como de hilo, lana ó seda sin mezcla.

7° Los tejidos de lana y seda ó borra de seda, cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, adeudarán $^1/_5$ del peso como seda y $^4/_5$ como lana.

8° Los tejidos de hilo y seda cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, y los de algodon y seda cuya urdimbre ó trama sea toda de algodon, adeudarán $^4/_5$ del peso como tejidos de hilo ó de algodon, segun los casos, y $^1/_5$ como sedería. Se exceptúan las felpas y terciopelos, que adeudarán $^3/_5$ como algodones y $^2/_5$ como sedería.

9° Los tejidos de hilo y lana cuya urdimbre ó trama sea de una de estas dos materias, adeudarán $^3/_5$ del poso como lanería y $^2/_5$ como lencería.

10° Los tejidos de hilo y algodon cuya urdimbre ó trama sea toda de algodon, adeudarán la mitad del peso como tejidos de algodon y la otra mitad por las partidas correspondientes de lencería.

11° Los tejidos que teniendo toda la trama ó urdimbre de hilo, de lana, de seda ó de algodon contengan en la otra parte de la tela (urdimbre ó trama segun los casos) dos ó más de estas materias, adeudarán con sujecion á las reglas anteriores, considerándolos compuostos de hilo, de lana, de seda ó de algodon y de la materia que en la mezcla devengue menores derechos.

Disposicion quinta.

Envases.

Pagarán por su peso bruto ó sea con inclusion del envase los artículos que tengan señalado derecho de Balanza, los aceites, las grasas, las carnes, pescados y tripas en salmuera, y todos aquellos que no sea posible separarlos del envase sin deterioro ó sin que aquel conserve adherida parte de la mercaderia.

Todos los demás artículos pagarán con inclusion del peso de los empaques ó envases interiores, no comprendiéndose entre estos los estuches, que se aforarán por separado.

Las pipas y barriles que queden útiles para contener líquidos, y los cascos grandes de metal que sirvan para contener diferentes mercancías que las que hubieren conducido, adeudarán los correspondientes derechos.

Los sacos pagarán cada uno 10 céntimos de peseta.

Por envase exterior se entiende el que está á la vista cerrado el bulto; todos los contenidos en este son envases interiores. 1870

Disposicion sexta.

Taras.

Del peso bruto de las mercancías que á continuacion se expresan, se descontará por tara el siguiente tanto por ciento:

Acero en cajas	10	p. %
Algodon en carretes	40	„
Azúcar en cajas y barricas	14	„
Canela en churlas	8	„
Idem en cajas	20	„
Extracto de carne Liebig, por los botes	70	„
Hilaza	3	„
Hoja de lata en cajas	10	„
Fósforo cuando venga en hojas de lata y cajas de madera	50	„
Loza en cajas y barricas	30	„
Dicha en canastas	16	„
Pasamanería, cuando el armazon interior sea de madera, pasta ú otra materia análoga, excepto las testiles, del peso neto	10	„
Vidrio y cristal en cajas y barricas	40	„
Vidrio y cristal en canastas	20	„

Disposicion sétima.

Adeudos al avalúo.

En los adeudos al avalúo, los interesados consignarán en las declaraciones el valor de las mercancías. Si los empleados encargados de practicar el despacho encuentran rebajado dicho valor y los interesados no se conforman con el fijado por aquellos, la administracion nombrará un perito que en union de otro elegido por el interesado y otro que nombre la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, decidirán cual es el valor exacto.

Los peritos se elegirán, siempre que sea posible, entre los comerciantes ó fabricantes de la mercancía objeto de la valuacion.

En las poblaciones donde no haya Junta de Agricultura, Industria y Comercio, nombrará el tercero el alcalde.

Disposicion octava.

Exportacion y reimportacion.

Las mercancías no comprendidas en el Arancel de exportacion se extraerán con absoluta libertad de derechos.

1870 Los frutos, géneros y efectos que se exporten á las provincias españoles de Ultramar, serán libres de derechos á su vuelta á la Península siempre que se justifique que son las mismas se exportaron.

Los géneros, frutos y efectos nacionales que se exporten al extranjero y vuelvan á la Península serán considerados como extranjeros y pagarán los derechos señalados en el Arancel de importacion. Se exceptúan los comprendidos en la disposicion segunda.

Se entenderá por plomo ó litargirio argentíferos, aquellos que contengan mas de 30 gramos de plata por cada 100 kilógramos de plomo.

Disposicion novena.

Comercio con las islas Canarias.

Los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad del Real de las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastian en las islas Canarias, serán los únicos que puedan hacer el comercio con los de la Península.

Se admitirán como productos nacionales de dichas islas los artículos siguientes:

Aceite de Tártago.
Almendra.
Altramuces.
Alubias.
Barrillas.
Castañas.
Cebada.
Cebollas.
Centeno.
Cochinilla.
Dulces.
Esterilla para sombreros y sus compuestos.
Frutas.
Garbanzos.
Semillas.
Maíz.
Orchilla.
Patatas.
Pescado.
Piedras de filtro.
Losetas.
Seda en capullo, en rama y elaborada.
Trigo.
Vino.

Perderán su nacionalidad los géneros, frutos y efectos que de Canarias se reexporten por invendibles ú otras causas.

Las mercancías procedentes de las provincias españolas de Ultramar que toquen en Canarias conservarán su nacionalidad á su introduccion en la Península, considerándose los referidos puertos como depósitos; pero debiendo venir incluidas en un registro, de conformidad con lo que se halla establecido para los géneros extranjeros.

Disposicion décima.

Comercio con las provincias españolas de América.

Las mercancías, producto y procedentes de estas provincias que no tengan señalados en el Arancel los derechos que como tales

deban satisfacer, adeudarán la mitad de los marcados á sus similares 1870
extranjeros.

Disposicion undécima.

Comercio con las provincias españolas de Oceanía.

Las mercancías producto y procedentes de estas provincias, pagarán la quinta parte de los derechos señalados á sus similares extranjeros.

Disposicion duodécima.

Comercio con Fernando Póo.

Las mercancías que sean producto y procedan directamente de las islas españolas de Fernando Póo y sus dependencias Annobon, Corisco, Elobey y Cabo de San Juan, no adeudarán ningun derecho de Aduanas á su introduccion en la Península, considerándose como de cabotaje el comercio que se haga entre esta y aquellos puntos.

Todos los productos de la costa occidental de Africa que hayan sido llevados á las indicadas islas y desde ellas se conduzcan directamente á la Península, adeudarán las tres quintas partes de los derechos señalados en el Arancel, siempre que vengan incluidas en la documentacion que establecen las Ordenanzas de Aduanas.

Disposicion décimatercera.

No podrán introducirse en el reino los artículos siguientes:

1° Armas de guerra, proyectiles y sus municiones, á no ser con permiso del gobierno.

2° Cartas hidrográficas, publicadas por el depósito de Marina.

3° Mapas y planos de autores españoles, cuyo derecho de propiedad no hubiere caducado, á no ser con permiso de los mismos.

4° Libros é impresiones en castellano en los casos que prescribe la ley de propiedad literaria.

5° Misales, breviarios, diurnos y demás libros litúrgicos de la Iglesia católica.

6° Pinturas, figuras y cualesquiera otros objetos que ofendan á la moral.

7° Preparaciones farmacéuticas ó remedios secretos, cuya composicion no fuese posible descubrir ó cuya fórmula no hubiese sido publicada.

8° Sal comun, hasta 1° de Enero de 1870, desde cuya fecha comenzará á regir el derecho expresado en la partida 86 del Arancel.

9° Tabacos en la forma y casos prescritos por los reglamentos de su estanco.

Advertencias.

1ª Las partidas del Arancel cuyos derechos actuales exceden del 15 por 100 sin llegar al 20, y que se reducirán al 15 por 100 en 1° de Julio de 1875, van señaladas con la letra *a)*.

1870 2ª Las que tienen en la actualidad 20 ó mas por 100, y que deben sufrir rebajas de terceras partes desde 1º de Julio de 1875 hasta llegar al 15 por 100 en 1º de Julio de 1881, son las señalades con la letra *b)*.

3ª Todas las demás partidas que no tienen señál ninguna, ya se hallen gravadas con derechos extraordinarios ó fiscales, son las que pueden sufrir ó no reduccion despues de 1º de Julio de 1875, segun entonces aconseje la conveniencia.

4ª Las partidas señaladas con un asterisco tienen derecho de balanza.

Se han fijado los derechos en escudos y en pesetas, teniendo en cuenta que con arreglo á lo dispuesto en el decreto del Gobierno provisional de 19 de Octubre de 1868, y en la órden del Poder ejecutivo de 23 de Marzo último, es obligatorio el uso del nuevo sistema monetario desde 1º de Enero de 1871. Hasta entonces se regirán las Aduanas por el sistema actual de escudos y milésimas.

En la reduccion de escudos y milésimas á pesetas y céntimos se ha cuidado de que estos últimos terminen siempre en cero ó cinco para mayor sencillez de los cálculos.

Madrid 12 de Julio de 1869.

El Director General de Rentas, Lope *Gisbert* m. p.

El Ministro de Hacienda, Laureano *Figuerola* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis illos omnes et singulos ratos hisce gratosque habere declaramus, verbo Nostro Caesareo Regio spondentes, Nos ea omnia quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro appenso muniri jussimus.

Dabantur in Imperiali urbe Nostra Vienna die vigesima septima mensis Maji, anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo primo, Regnorum Nostrorum vigesimo tertio.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes *a Beust* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Maximilianus Liber Baro a Gagern m. p.,
Consiliarius aulicus et ministerialis.

Déclaration.

Les soussignés, Chargé d'affaires d'Autriche-Hongrie et Ministre d'État de Son Altesse le Régent d'Espagne, à ce dûment autorisés,

déclarent au nom de leurs Gouvernements respectifs que ceux-ci 1870
s'engagent à faire cesser les effets du traité de commerce et de navigation conclu entre la Monarchie Austro-Hongroise et l'Espagne le 24 mars 1870, même avant l'expiration de sa durée, telle qu'elle a été fixée par l'Article XXV du dit Traité, un an après que l'une ou l'autre des deux hautes Parties contractantes l'aura dénoncé ou en aura demandé la révision.

La présente Déclaration sera considérée comme faisant partie intégrante du traité et elle sera ratifiée en même temps.

En foi de quoi ils la signent en y apposant leurs cachets respestifs à Madrid le trois août mil huit cent soixante dix.

(L. S.) Práxedes M. *Sagasta* m. p.
(L. S.) V. *Dubsky* m. p.

Nous Ferdinand Frédéric Comte de Beust, Chancelier de l'Empire, Ministre de la Maison de l'Empereur et des affaires étrangères, confirmons et ratifions la déclaration précédente en promettant son exacte et fidèle exécution au nom du Gouvernement Impérial et Royal.

En foi de quoi nous avons signé la présente déclaration et y avons fait apposer le sceau du Ministère des affaires étrangères.

Fait à Vienne le 28 mai 1871.

(L. S.) Comte de *Beust* m. p.

630.

6 avril 1870.

Ordonnance du ministère du commerce et des ministères des finances et de l'Intérieur concernant le Règlement de port et de navigation pour le port de Brégenz.

(R. G. Bl. 1870, Nr. 49.)

Verordnung des Handelsministeriums im Einverständnisse mit den Ministerien der Finanzen und des Innern vom 6. April 1870, betreffend die Erlassung einer Hafenordnung für den k. k. Bodensee-Hafen von Bregenz.

In Durchführung der Bestimmung des §. 9 des Schlussprotokolles vom 22. September 1867 zur internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee (R. G. Bl. 1868, Nr. 19) wird verordnet:

§. 1.

Das Einlaufen der Schiffe in den k. k. österreichischen Bodensee-Hafen von Bregenz ist täglich und auch zur Nachtzeit gestattet.

1870 Die zollämtliche Abfertigung der Ladung findet jedoch nur während der Zeit vom Sonnenaufgange bis zum Sonnenuntergange statt, und es darf daher eine Aus- oder Einladung von Waaren in der Regel nur während dieser Zeit vorgenommen werden.

Von letzterer Bestimmung sind ausgenommen: Waaren, welche mit Dampfbooten ankommen, deren Aus- und Einladung mit Rücksicht auf die cursplanmässige Fahrordnung der Dampfboote auch ausser den zollämtlichen Manipulationsstunden zu geschehen hat, dann Waaren, welche mit der Post versendet werden, und Effecten, welche Reisende zu ihrem eigenen Gebrauche mit sich führen.

§. 2.

Schiffe dürfen in der Regel nur an den bestimmten Landungs- und Ladeplätzen stillliegen.

Es wird jedem in den Hafen einlaufenden Schiffe, sofern es aus Rücksichten der öffentlichen Sicherheit oder wegen grösseren Andranges von Fahrzeugen nothwendig wird, von dem Hafenmeister die Anlandestelle angewiesen, und ohne Erlaubniss desselben ist es nicht gestattet, den angewiesenen Landungsplatz gegen einen anderen zu vertauschen.

Die für Dampfboote bestimmten Landungsplätze sind von anderen Schiffen möglichst frei zu halten.

Unter allen Umständen muss dafür gesorgt werden, dass durch die gelandeten Fahrzeuge die Schifffahrt so wenig als möglich gehindert wird.

Die im Artikel 14 der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee enthaltenen besonderen Vorschriften hinsichtlich des Transportes einiger Waarenartikel sind strenge zu beobachten.

§. 3.

Nachdem die eingelaufenen Schiffe angelegt haben, sind ihre Führer verpflichtet, sich sofort bei dem Hauptzollamte zu melden und zollordnungsmässig zu declariren, ob und mit welcher Fracht das Schiff geladen sei.

Die den Führern der Dampfschiffe, in Bezug auf die Declarirung der auszuladenden Waaren, bisher zugestandene besondere Begünstigung bleibt bis auf Weiteres aufrecht.

§. 4.

Ueber die geschehene Anmeldung erhält der Schiffsführer vom Hauptzollamte einen Ausladeschein mit der correspondirenden Nummer des fortlaufenden Registers; diese Nummer bezeichnet die Reihenfolge, in welcher die Ausladung jener Schiffe stattfindet, welche die Erlaubniss hiezu vom Hauptzollamte erhalten haben.

Bei dringenden Verhältnissen kann der Vorstand des Hauptzoll- 1870
amtes nach erfolgter zollämtlicher Erlaubniss eine Ausnahme von dieser Reihenfolge zulassen.

§. 5.

Den Dampfbooten ist bei den öffentlich bekanntgemachten Tourfahrten der Vorrang vor anderen Schiffen eingeräumt, und bei mehreren Dampfbooten entscheidet die cursplanmässige Abfahrtszeit.

Schleppschiffe werden bezüglich der Reihenfolge der Ausladung den Segel- und Ruderschiffen gleich behandelt.

§. 6.

Die Schiffsführer haben dafür zu sorgen, dass ihre im Hafen liegenden Schiffe sorgfältig an die hierzu bestimmten Pfähle oder Ringe befestigt werden.

§. 7.

Der von dem Wege zwischen der städtischen Brückenwaage, dem Gasthause zum österreichischen Hofe und dem alten Salzstadel begrenzte Raum bis zu den Leuchtthürmen an beiden Seiten des Hafens darf nur zur Ablagerung von Gegenständen benützt werden, die entweder auf Schiffen gekommen sind oder zu Schiff versendet werden sollen.

Auch bezüglich dieser Gegenstände ist die Ablagerung im Hafenraume nur auf den vom Hafenmeister dazu angewiesenen Plätzen und in der von demselben angedeuteten Weise gestattet.

Die Ablagerung anderer Gegenstände innerhalb dieses Raumes ist untersagt.

§. 8.

Die Schiffe müssen in der Regel im Innern des Hafens landen, und die Einfahrt muss frei bleiben.

Ausnahmsweise ist Dampfbooten, die sich nicht länger als höchstens eine Stunde aufhalten, bei ruhigem Wasser gestattet, längs der Einfahrtsmauern am westlichen Leuchtthurme anzulegen, aus- und einzuladen.

Die dort ausgeladenen oder einzuladenden Waaren dürfen aber dort nie länger als 24 Stunden liegen bleiben.

Wenn der Wasserstand eine derartige Höhe erreicht, dass das Landen im Innern des Hafens nicht mehr möglich ist, so bestimmt der Hafenmeister, an welcher Stelle der äusseren Hafenmauer angelegt werden darf.

An anderen Orten, als an den von der Hafenbehörde im Allgemeinen bestimmten Landungsplätzen darf ein Schiffsführer ohne besondere Erlaubniss nur dann ein- oder ausladen, wenn Natur-

1870 ereignisse oder Unglücksfälle ihn an der Fortsetzung der Fahrt verhindern, oder dieselbe nur mit grosser Gefahr für Schiff oder Ladung möglich machen.

Er ist aber in allen diesen Fällen verpflichtet, dem als Hafencommissär fungirenden Vorstande des Hauptzollamtes (Amtsdirector) thunlichst bald Anzeige zu erstatten und sich, bis ihm Verhaltungsmassregeln ertheilt sind, jeder für die Sicherung von Schiff und Ladung nicht dringend nöthigen Handlung zu enthalten.

§. 9.

Der Raum vom eisernen Geländer auf dem mit Steinplatten belegten Ufersaume an bis hinaus zur Krümmung der nordwestlichen Hafenmauer ist in der Breite bis zu dem neben befindlichen Fahrwege, in solange er nicht zu Hafenzwecken benützt wird, dem Publikum vorbehalten.

§. 10.

Im Hafenraume dürfen nie Materialien, wie: Holz, Steine u. s. w., auch wenn sie mit Schiffen angekommen oder mit Schiffen fortgeführt zu werden bestimmt sind, zur weiteren Verarbeitung, beziehungsweise zum ungewissen Verkaufe abgelagert werden.

Das Einbringen von Holzflössen in den Hafen ist nicht gestattet.

§. 11.

Jeder Schiffsführer ist befugt, das Ein- und Ausladen durch seine eigene Mannschaft besorgen zu lassen.

Im entgegengesetzten Falle hat er sich der amtlich aufgestellten Ladknechte zu bedienen, die dafür den Lohn nach dem amtlich festgesetzten Tarife anzusprechen haben.

§. 12.

Bei dunkler Morgen-, Abend- und Nachtzeit wird die Einfahrt des Hafens durch die beiden Leuchtthürme erleuchtet, und werden die Hafenlaternen nach Bedürfniss angezündet, auch wird bei nebliger Witterung die Glocke in kurzen Zwischen eiten gezogen.

§. 13.

Jede Beschädigung der Hafenbauten und Ufer, der aufgestellten Bezeichnungen, der Haftstöcke und Ringe, Leuchtthürme, Geländer, Stiegen, Wege, Bäume, Bänke und anderer zur Hafenanstalt gehörigen Gegenstände ist untersagt, und hat nebst der allfälligen Bestrafung die Ersatzpflicht zur Folge.

In das Hafenbecken dürfen weder schwimmende noch sinkende Gegenstände geworfen werden.

Wenn bei dem Aus- oder Einladen, oder sonst zufällig Gegen- 1870
stände in das Wasser fallen, welche die Schifffahrt beirren könnten, muss der Schuldtragende unter Haftung des Schiffsführers diese Gegenstände ungesäumt aus dem Hafenbette fortschaffen lassen. Geschieht dies nicht wenigstens binnen der vom Hafenmeister zu bestimmenden Zeit, so hat die Wegschaffung auf Kosten des Schuldtragenden zu geschehen, abgesehen von der ihn treffenden Ordnungsstrafe.

§. 14.

Die Nichtbefolgung der in gegenwärtiger Hafenordnung gegebenen Vorschriften und die Uebertretung der darin ausgesprochenen Verbote wird ausser dem von dem Schuldtragenden zu leistenden vollen Schadenersatze mit einer nach der grösseren oder geringeren Absichtlichkeit, Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Vergehens zu bemessenden Geldstrafe, oder, wenn diese uneinbringlich wäre, oder sich nach den obwaltenden Umständen als nicht angemessen zeigen sollte, mit verhältnissmässigem Arreste geahndet.

§. 15.

Die Geldstrafen sind mit Rücksicht auf Grösse, Absichtlichkeit und Gefährlichkeit der Uebertretung, sowie nach der Grösse des Fahrzeuges mit 1 bis 20 fl.; bei Dampfschiffen mit 10 bis 100 fl. österr. Währung zu bemessen.

Wenn statt der Geldstrafe Arreststrafe verhängt wird, so ist dieselbe für je 5 fl. mit Arrest von Einem Tage zu bemessen; die geringste Arreststrafe hat einen Tag zu betragen.

Im zweiten Betretungsfalle desselben Vergehens ist die Strafe, welche im ersten Falle verhängt wurde, innerhalb des Maximums von 20, rücksichtlich 100 fl. zu verdoppeln.

Fernere Uebertretungsfälle werden innerhalb des vorerwähnten Maximums mit schärferer Strafe geahndet.

§. 16.

Die auf Grund dieser Verordnung eingehenden Geldstrafen haben in den Localarmenfond von Bregenz zu fliessen.

§. 17.

Kein Schiffsführer soll in Folge einer gegen ihn oder gegen seine Mannschaft eingeleiteten Untersuchung, soferne es sich nur um eine polizeilich strafbare Uebertretung handelt, an der Fortsetzung seiner Reise gehindert werden.

§. 18.

Der Schiffer wird von Schuld und Strafe freigelassen, wenn derselbe nachweiset, dass ausserordentliche Naturereignisse oder ein

1870 anderer unvorhergesehener und unüberwindlicher Zufall die Erfüllung der durch die Hafenordnung auferlegten Verpflichtung unmöglich gemacht hat.

§. 19.

Die Untersuchung in vorkommenden Uebertretungsfällen ist möglichst kurz und summarisch nach den Landesgesetzen zu führen.

Bei diesem Verfahren findet die Anheischung von Stempeln oder Taxen nicht statt.

Die Betheiligten haben keine anderen Kosten als solche zu tragen, die durch Zeugen oder Sachverständige und deren Vorladung, durch Zustellung, Porto u. dgl. veranlasst und nach den Landesgesetzen erhoben werden.

§. 20.

Die Handhabung der Hafenordnung, insoferne solche den Verkehr im Innern des Hafens betrifft, und die Aufsicht über den Waarenverkehr in demselben hat das Hauptzollamt zu führen. Die Bestrafung der in diesen Beziehungen in dem Hafenraume vorkommenden Uebertretungen der Hafenordnung steht dem Vorstande des Hauptzollamtes zu.

Hinsichtlich der Befugnisse der Gefällsbeamten und der Angestellten der Wachanstalten in Bezug auf die Ueberwachung der in den Hafen eingelaufenen Fahrzeuge sind die Bestimmungen des §. 43 der Zoll- und Staatsmonopols-Ordnung vom 11. Juli 1835 massgebend.

Der Vorstand des Hauptzollamtes erkennt auch über Streitigkeiten wegen Zahlung der für Benützung der Hafenanstalten zu entrichtenden Gebühren, wegen Beleg und Zahlung von Lootsen, Bergelohn und anderen Hilfsvergütungen, über Streitigkeiten wegen Beschädigungen der Hafenbauten und über Excesse, welche die zur Bemannung der Fahrzeuge gehörenden Personen gegen die in Ausübung ihres Amtes begriffenen Aufsichtsorgane begehen, sofern solche Excesse nicht zur Competenz der allgemeinen Strafbehörde gehören.

Die Recurse gegen die Straferkenntnisse des als Hafencommissär fungirenden Vorstandes des Hauptzollamtes, insoferne diese Straferkenntnisse die Uebertretungen der Hafenordnung und nicht gefällsämtliche Uebertretungen zum Gegenstande haben, sind an die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Bregenz zu richten.

Bestätigt oder mildert die Bezirkshauptmannschaft das Erkenntniss des Hafencommissärs, so ist eine weitere Berufung nicht zulässig.

Plener m. p.

631. 1870

7 avril 1870.

Règlement ottoman concernant la déclaration des marchandises à la Douane.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey III, p. 393.)

L'obligation où se trouvent, d'après ce qui se pratique actuellement, les préposés des Douanes, d'ouvrir et de visiter chaque colis de marchandises, apporte nécessairement des retards dans leur expédition et occasionne l'encombrement dans les magasins de l'Administration, au préjudice du commerce.

Pour obvier à ces inconvénients, l'Administration Générale des Contributions indirectes adopte le système de la déclaration écrite qui est suivi dans les Douanes de l'Europe et qui permet aux chefs de Douane, soit de visiter une partie des colis et de dispenser le reste de cette opération, soit de les dispenser tous de cette formalité.

Cette mesure qui ne sera mise, quant à présent, en exécution que dans les Douanes de la Capitale, sera régie par les dispositions suivantes.

Article 1.

Toutes les marchandises importées de l'étranger à Constantinople, ou exportées de cette ville pour l'étranger, devront être déclarées à la Douane.

Les déclarations signées ou cachetées contiendront le nombre, la marque et les numéros des balles, colis, caisses, barils, boîtes, paquets ou tous autres récipients, le lieu de provenance, ainsi que la nature, la qualité et la quantité de leur contenu.

Article 2.

Les déclarations seront dressées d'après la formule imprimée, délivrée par la Douane. Les marchandises tarifées devront y être énoncées sous les seules dénominations admises au tarif, et les marchandises non tarifées sous les dénominations usitées dans les rapports du commerce avec la Douane.

Article 3.

Le chef de la Douane peut accorder au commerce la facilité d'examiner les marchandises, avant la déclaration détaillée, afin de se mettre en état de remplir, sans aucun risque de surprise, l'obligation de faire une déclaration complète. Cet examen aura lieu en présence d'un Agent de Douane, mais sans que celui-ci en prenne autrement part, que pour veiller à ce que rien ne soit soustrait du colis.

1870

Article 4.

La déclaration ne sera pas requise pour les articles qui ne seraient pas enfermés dans un récipient, tels que fers, cuivres, plombs etc.

Article 5.

La déclaration du poids et de mesures ne sera pas exigée pour les marchandises sujettes à coulage.

Article 6.

Les déclarations pourront être rédigées en turc, en français, en anglais, en grec ou en italien. Ceux qui auront fait leurs déclarations n'y pourront plus augmenter, ni diminuer, sous quelque prétexte que ce puisse être, et la vérité ou fausseté des déclarations sera jugée sur ce qui aura été dernièrement déclaré. Elles ne doivent non plus avoir aucune rature, touchage, correction à la plume ou autres altérations quelconques.

Néanmoins, si, avant la visite, les déclarants reconnaissaient quelque erreur dans leur déclaration, ils pourront la changer entièrement.

Article 7.

Si les colis ouverts et visités correspondent exactement à la déclaration, les droits sur les colis restants seront perçus d'après la déclaration.

Dans le cas contraire, les préposés de la Douane procéderont à la visite et vérification de tous les autres colis.

Article 8.

Un double droit de Douane sera perçu sur toutes marchandises dont la qualité serait dénaturée dans la déclaration.

Si la quantité constatée dans les colis visités était supérieure à celle portée sur la déclaration, l'excédant sera frappé d'un triple droit de Douane.

Article 9.

Les marchandises non portées sur la déclaration seront confisquées. L'administration de la Douane pourra pourtant substituer à la rigueur de la confiscation une amende appréciée suivant les circonstances et qui ne devra, en aucun cas, être inférieure au double droit de Douane.

Article 10.

Le présent règlement ne sera exécutoire que trois mois après sa promulgation.

635. 1870

13/1 avril 1870.

Règlement ottoman pour la sortie, pendant la nuit, des bâtiments de commerce, des détroits des Dardanelles et du Bosphore.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey III, p. 519.)

Article 1.

En vertu d'un iradé Impérial, les bâtiments de commerce à voiles ou à vapeur, tant indigènes que tributaires ou étrangers, partant de Constantinople, pour aller, soit dans la mer Noire, soit dans la Méditerranée, pourront, à partir du 1/13 mai prochain, traverser les dédroits du Bosphore et des Dardanelles à toute heure de la nuit, aux conditions suivantes:

Article 2.

Les bâtiments susmentionnés, en traversant les détroits, auront à remettre le firman de passage, de même que cela se pratique pendant le jour, un service de nuit étant constitué à cet effet.

Article 3.

La sortie sera rigoureusement empêchée à tout bâtiment qui voudra passer, tant de jour que de nuit, sans remettre le firman de passage.

Article 4.

Les firmans seront désormais délivrés directement par le bureau des firmans à la Sublime Porte, sur la demande par écrit de la Mission dont relève le bâtiment, s'il s'agit de navires sous pavillon étranger, ou du Liman-Odassy, s'il s'agit de navires indigènes.

Article 5.

Il sera payé pour chaque firman, au bureau des firmans, soixante-quinze piastres d'argent; les bâtiments n'auront aucun droit à payer lors de la remise des firmans aux détroits. Les bateaux-Poste, sans distinction de pavillon, paieront pour le firman trente-sept et demie piastres d'argent.

Article 6.

Conformément aux règles établies, les bâtiments ne pourront, pour quelque raison que ce soit, faire avant le lever et après le coucher du soleil, aucune opération de chargement ni déchargement de marchandises, ni embarquement, ni débarquement des passagers, dans le port de Constantinople, le Bosphore ou le long du détroit des Dardanelles.

1870

633.

20 avril 1870.

Note de l'ambassadeur de Turquie à Vienne au Comte de Beust à l'égard de la déclaration de Soulina comme port franc.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Monsieur le Comte!

J'ai l'honneur de porter à la connaissance de Votre Excellence que la Sublime Porte, voulant témoigner Sa sollicitude aux intérêts du commerce, vient de déclarer, en vertu d'un Iradé de Sa Majesté Impériale le Sultan, mon auguste Maître, le port de Soulina Port franc.

En conséquence, toutes les marchandises y entreront et en sortiront désormais en franchise des droits de Douane.

Cette immunité ne s'étend pas, toutefois, aux marchandises dirigées par terre vers l'intérieur, lesquelles devront payer à Soulina les droits ordinaires avant de quitter cette ville en route pour leur destination.

Il demeure, aussi, entendu que la nouvelle mesure laisse intacte l'interdiction qui frappe l'importation du sel et du tabac étrangers, ainsi que de la poudre, des armes et des munitions de guerre.

En outre, d'ordre de Sa Majesté Impériale le Sultan, des facilités seront accordées pour l'acquisition de terrains, dans l'île du Delta, afin d'y établir des magasins et des hangars.

En priant Votre Excellence de vouloir bien notifier ce qui précède aux Départements Impériaux et Royaux compétents, je saisis....

Haydar.

634.

29 avril 1870.

Convention conclue entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard des droits des nationaux respectifs aux primes de découverte ou de saisie d'objets de contrebande. Déclarations échangées à Florence.

(F. V. B. 1870 Nr. 24.)

Uebereinkommen zwischen der kaiserlich und königlichen und der königlich italienischen Regierung, über die Auszahlung von Anzeiger- und Ergreifer-Belohnungen an die gegenseitigen Staatsangehörigen für zu Stande gebrachte Contrebande

Um die Ansprüche der gegenseitigen Staatsangehörigen auf die Anzeiger- und Ergreifer-Belohnungen für zu Stande gebrachte

Contrebande genauer festzusetzen, wurden zwischen der kaiserlich und königlichen und der königlich italienischen Regierung nachstehende Erklärungen ausgewechselt. 1870

Déclaration.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie et le Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique ayant résolu d'établir d'une manière plus précise les droits des nationaux respectifs aux primes de saisie d'objets de contrebande, le Soussigné, Ministre des Affaires Etrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie, déclare par la présente, que dorénavant le Gouvernement Royal d'Italie payera, par l'intermédiaire du Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie, aux nationaux Austro-Hongrois, qui auront contribué dans l'intérêt du fisc Italien à la découverte ou à la saisie d'objets de contrebande, la prime à laquelle les dits nationaux Austro-Hongrois auront droit, d'après les règlements en vigueur en Italie. Cela toutefois à condition que le cas de contrebande aura été exactement désigné et qu'en outre non seulement la procédure y relative aura été complètement terminée, mais encore que l'amende à laquelle le contrevenant aura été condamné, ou le produit obtenu par la vente de la contrebande saisie, auront été versés dans une caisse publique Italienne.

La présente déclaration ayant été échangée contre la déclaration correspondante de l'Envoyé Extraordinaire de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, les ordres nécessaires seront immédiatement donnés pour en faire exécuter les stipulations.

Florence, ce 26 avril 1870.

Visconti-Venosta m. p.

Déclaration.

Le Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie ayant résolu d'établir d'une manière plus précise les droits des nationaux respectifs aux primes de saisie d'objets de contrebande, le Soussigné, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi d'Italie, déclare par la présente, que dorénavant le Gouvernement d'Autriche-Hongrie payera, par l'intermédiaire du Gouvernement Royal d'Italie, aux nationaux italiens, qui auront contribué dans l'intérêt du fisc austro-hongrois à la découverte ou à la saisie d'objets de contrebande, la prime à laquelle les dits nationaux italiens auront droit d'après les règlements en vigueur en Autriche-Hongrie. Cela toutefois à condition que le cas de contrebande aura été exactement désigné et qu'en outre non seulement la procédure y relative aura été complètement terminée mais encore que l'amende

1870 à laquelle le contrevenant aura été condamné, ou le produit obtenu par la vente de la contrebande saisie, auront été versés dans une caisse publique austro-hongroise.

La présente déclaration ayant été échangée contre la déclaration correspondante du Ministère des affaires étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie, les ordrés nécessaires seront immédiatement donnés pour en faire exécuter les stipulations.

Florence, le 29 avril 1870.

Kübeck m. p.

Vollzugsvorschrift zu dem zwischen der kaiserlich und königlichen und der königlich italienischen Regierung abgeschlossenen Uebereinkommen über die Auszahlung von Anzeiger- und Ergreifer-Belohnungen an die gegenseitigen Staatsangehörigen für zu Stande gebrachte Contrebande.

§. 1.

Wenn italienische Staatsangehörige zur Entdeckung oder Anhaltung von Contrebanden im Interesse des österreichischen Staatsschatzes mitgewirkt haben, sind dieselben bei der Vertheilung von Anzeiger- und Ergreifer-Belohnungen ebenso zu berücksichtigen, wie die Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie, doch müssen dieselben ihre Ansprüche mit genauer Hinweisung auf den Contrebandfall im Wege einer königlich italienischen Finanzbehörde geltend machen.

§. 2.

Unter Finanzbehörden sind nach Artikel 3 des zwischen Oesterreich und Italien abgeschlossenen Zollcartels vom 23. April 1867 in Italien die Directionen der indirecten Steuern (Direzioni delle Gabelle-Intendenze di Finanza), die Hauptzollämter, die Inspectoren und die Officiere der Zollwache zu verstehen.

§. 3.

Die Anzeiger- und Ergreifer-Belohnungen können nur dann zur Auszahlung gelangen, wenn die wegen Uebertretung der Zoll- und Monopols-Vorschriften eingeleitete Strafverhandlung nicht nur vollständig beendet, sondern auch die dem Gefälls-Uebertreter zuerkannte Geldstrafe, oder der Erlös für den angehaltenen und der Veräusserung unterzogenen Gegenstand der Contrebande in eine k. k. Casse eingeflossen ist.

Aus den Geldbeträgen, welche von den Gefälls-Uebertretern eingezahlt werden, oder als Erlös für angehaltene und der Veräusserung unterzogene Gegenstände der Gefälls-Uebertretung ein-

fliessen, sind zunächst die Untersuchungskosten und die dem Staate 1870
entzogenen Abgaben zu berichtigen. Der verbleibende Ueberschuss ist als eigentlicher Strafbetrag zu betrachten und nach den bestehenden Vorschriften zu vertheilen.

§. 4.

Die italienischen Staatsangehörigen gebührenden Anzeiger- oder Ergreifer-Belohnungen sind an jene königlich italienische Finanzbehörde, welche die Ansprüche der betreffenden italienischen Staatsangehörigen notificirte, gegen Amtsquittung zu übersenden.

§. 5.

Ueber die an italienische Staatsangehörige gezahlten Anzeiger- oder Ergreifer-Belohnungen ist eine besondere Vormerkung mit genauer Bezeichnung des Straffalles zu führen.

Wien, am 24. Mai 1870.

635.

4 mai 1870.

Notification du ministère de la défense territoriale concernant la cessation du cartel de 1815 entre l'Autriche et la Russie pour l'extradition réciproque des déserteurs et de la convention additionnelle y relative de 1822.

(R. G. B. 1870, Nr. 71.)

Kundmachung des Ministeriums für Landesvertheidigung vom 4. Mai 1870, betreffend die Auflassung des zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Russland bestehenden Cartels wegen gegenseitiger Auslieferung der Deserteure und der darauf bezüglichen Additional-Artikel.

Laut Mittheilung des kaiserl. und königl. Ministeriums des Aeussern vom 28. April 1870 haben Seine k. und k. Apostolische Majestät mit Allerhöchster Entschliessung vom 24. April 1870 zu genehmigen geruht, dass in Folge der von Seite der kaiserlich russischen Regierung ergangenen Aufkündigung die Wirksamkeit des zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Russland bestehenden Cartels wegen gegenseitiger Auslieferung der Deserteure vom 24. Mai, beziehungsweise 17. Juni 1815 (Politische Gesetzsammlung Nr. 52), sowie auch der darauf bezüglichen Additional-Artikel vom 26. Juli 1822 (Politische Gesetzsammlung Nr. 108), am 27. Juni 1870 aufzuhören hat.

Taaffe m. p.

1870

636.

8 mai 1870.

Publication du ministère de l'Intérieur concernant la rectification de quelques inexactitudes dans le texte du traité du 9 février 1869, relatif à la délimitation des frontières entre la Bohème et la Silésie prussienne.

(R. G. B. 1870, Nr. 73.)

Erlass des Ministers des Innern vom 8. Mai 1870, betreffend die Berichtigung einiger Unrichtigkeiten in dem Texte des Vertrages vom 9. Februar 1869 über die Feststellung des Grenzzuges zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Preussen längs des Königreiches Böhmen und der preussischen Provinz Schlesien.

In dem Texte des im XLIII. Stücke des Reichsgesetzblattes vom Jahre 1869 unter Nr. 97 kundgemachten Vertrages vom 9. Februar 1869 über die Feststellung des Grenzzuges zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Preussen längs des Königreiches Böhmen und der preussischen Provinz Schlesien soll es lauten:

Seite	389,	Zeile	5	von unten:	Tschihak (Čihak), statt: Tschiak.
„	389,	„	7	„ „	in der Bezirkshauptmannschaft Senftenberg, statt: in den zur Bezirkshauptmannschaft Senftenberg.
„	389,	„	8	„ „	Bobischau, statt: Lobischau.
„	392,	„	2	„ oben:	Dlouhey (Dlouhá), statt: Dlachey.
„	395,	„	11	„ unten:	Spindelmühle, Krausebauden, statt: Schnidelmühle, Krausebaude.
„	396,	„	6	„ oben:	Dittersbächel, Bernsdorf, Bullendorf, statt: Dittersbüchel, Berensdorf, Bellendorf.
„	397,	„	5	„ unten:	Artikel 2, statt: §. 2.
„	402,	„	6	„ „	oder den nach dem Vertrage, statt: oder zu den nach dem Vertrage.
„	403,	„	11	„ oben:	für Preussen den königlichen Regierungen statt: für Preussen die königlichen Regierungen.

Taaffe m. p.

637.

1870

16 mai 1870.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant le traitement de la correspondance des familles souveraines.

(P. V. B. 1870, Nr. 27.)

Behandlung der Correspondenz der Regentenfamilien im Wechselverkehre.

Nachdem sich die an dem Berliner Postvertrage vom 23. November 1867 betheiligten Postverwaltungen geeinigt haben, dass im Wechselverkehre die Briefe an die regierenden Fürsten, deren Gemahlinen und Witwen, sowie die Briefe von den Mitgliedern der Regentenfamilien speciell in die Briefkarten eingetragen werden, so ist im §. 10 der Instruction zu den Postverträgen ddo. Berlin 23. November 1867, unter Punkt 4 statt:

„*a)* Briefe von den Mitgliedern der Regentenfamilien" zu setzen:

„*a)* Briefe an die regierenden Fürsten, deren Gemahlinen und Witwen, sowie Briefe von den Mitgliedern der Regentenfamilien."

638.

17 mai 1870.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de la teneur de l'alinéa deux du § 14 du Règlement des conventions postales. Conclue à Berlin, le 23 novembre 1867.

(P. V. B. 1870, Nr. 27.)

Veränderte Fassung des zweiten Absatzes im §. 14 des Reglements zu den Postverträgen, ddo. Berlin 23. November 1867.

Der zweite Absatz im §. 14 des Reglements zu den Postverträgen, ddo. Berlin 23. November 1867, enthält die nachstehend veränderte Fassung:

„Die Sendungen müssen offen, und zwar entweder unter schmalem Streif oder Kreuzband, oder umschnürt, oder aber in einfacher Art zusammengefaltet eingeliefert werden. Das Band (Verschnürung) muss dergestalt angelegt sein, dass dasselbe abgestreift und die Beschränkung des Inhalts der Sendung auf Gegenstände, deren Versendung unter Band (Verschnürung) gestattet ist, erkannt werden kann."

Ferner ist im fünften Absatze hinter dem Worte: „Bande" und hinter dem Worte: „Band", sowie im sechsten Absatze hinter dem Worte: „Bande" das Wort: „(Verschnürung)" einzuschalten.

1870

639.

22 juin 1870.

Convention entre le gouvernement I. et R. et celui de la Confédération de l'Allemagne du Nord relative à l'abolition du droit de navigation à percevoir sur l'Elbe. Conclue à Vienne; ratification Impériale du 25 juin. Échange des ratifications à Vienne, le 26 juin 1870.

(R. G. B. 1870, Nr. 99.)

Uebereinkunft vom 22. Juni 1870 zwischen der k. und k. und der Regierung des norddeutschen Bundes, die Aufhebung des Elbzolles betreffend. Abgeschlossen zu Wien am 22. Juni 1870, und am 26. Juni daselbst in den beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

Nachdem zwischen Unserem Bevollmächtigten und dem Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von Preussen im Namen des Norddeutschen Bundes zum Zwecke der Aufhebung der Elbzölle eine aus drei Artikeln bestehende Uebereinkunft zu Wien am 22. Juni 1870 abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welche von Wort zu Wort lautet:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn etc. einerseits, und Seine Majestät der König von Preussen im Namen des Norddeutschen Bundes anderseits, von dem Wunsche geleitet, den Elbeverkehr durch Aufhebung des auf demselben ruhenden Elbzolles zu fördern, haben Unterhandlungen eröffnen lassen, und zu diesem Zwecke zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine kaiserlich und königlich Apostolische Majestät Allerhöchstihren wirklichen geheimen Rath, Reichskanzler und Minister des kaiserlichen Hauses und des Aeussern etc. Friedrich Ferdinand Grafen von Beust,

Seine Majestät der König von Preussen Allerhöchstihren Generalmajor und General à la suite, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät etc. Hans Lothar von Schweinitz,

welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten die nachstehende Uebereinkunft vereinbart und abgeschlossen haben.

Artikel I. 1870

Vom 1. Juli 1870 ab sollen auf der Elbe von den Schiffen und deren Ladungen, sowie von den Flössen, Abgaben nur für die Benützung besonderer Anstalten, welche zur Erleichterung des Verkehres bestimmt sind, erhoben werden dürfen.

Artikel II.

Die Uebereinkunft zwischen Oesterreich, Preussen, Sachsen, Hannover, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt-Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg, Lübeck und Hamburg, eine neue Regulirung der Elbzölle betreffend, vom 4. April 1863, die durch Artikel 14 dieser Uebereinkunft suspendirten Bestimmungen der hinsichtlich der Elbeschifffahrt bestehenden Verträge und Vereinbarungen und die Vereinbarungen zwischen Oesterreich, Preussen, Sachsen, Anhalt-Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg und Hamburg, die Verwaltung und Erhebung des gemeinschaftlichen Elbzolles zu Wittenberge betreffend, vom 4. April 1863 treten mit dem 1. Juli 1870 ausser Kraft.

Artikel III.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und es sollen die Ratificationsurkunden binnen 10 Tagen in Wien ausgewechselt werden.

Wien, 22. Juni 1870.

Beust m. p. *v. Schweinitz* m. p.

So haben Wir nach Prüfung der Bestimmungen dieser Uebereinkunft dieselbe gutgeheissen und genehmigt, und versprechen mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, dieselbe ihrem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir die gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und mit Unserem kaiserlichen und königlichen Insiegel versehen lassen.

So geschehen in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am 25. Juni Eintausend achthundert siebzig, Unserer Reiche im zwei und zwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Graf *Beust* m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät:

Maximilian Freiherr *von Gagern* m. p.,
k. u. k. Hof- und Ministerialrath.

1870

640.

28 juin 1870.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant le cautionnement des taxes judiciaires à prélever des personnes domiciliant aux États-Unis de l'Amérique du Nord.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des Justizministeriums an sämmtliche Oberlandesgerichte. Z. 6999.

Die k. u. k. Gesandtschaft in Washington hat anlässlich mehrerer specieller Vorkommnisse davon Erwähnung gethan, dass zur Sicherung der vom k. k. Aerar zu erhebenden Gebühren es principiell angezeigt wäre, bei Vornahme von Gerichtsacten zu Gunsten von Personen, welche sich in Nordamerika befinden, stets im Voraus vorschussweise die etwa entfallende Gebühr von denselben oder deren Bevollmächtigten sicherzustellen, indem eine nachträgliche Erhebung dieser Gebühren ohne eine solche Sicherstellung in den meisten Fällen unausführbar ist.

Ueber Ersuchen des k. und k. Ministeriums des Aeussern wird das k. k. Oberlandesgericht beauftragt, die unterstehenden Gerichte anzuweisen, in Fällen der gedachten Art stets für die Gebührensicherstellung Sorge zu tragen.

641.

11 juillet 1870.

Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord. Conclue à Washington. Ratifiée à Vienne, le 2 mai 1871. Ratifications échangées à Washington, le 27 juin 1871.

(R. G. B. 1871, Nr. 116.)

Consular-Convention vom 11. Juli 1870, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Abgeschlossen zu Washington am 11. Juli 1870; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 2. Mai 1871 und in den beiderseitigen Ratificirungen zu Washington ausgewechselt am 27. Juni 1871.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro et a potentissimi Praesidis unitorum Statuum Americae Plenipotentiario, eo fine, ut mutua jura, privilegia ac immunitates, nec non functiones et obligationes eorum, qui in Austro-Hungarico Imperio et in statibus unitis Americae munera consularia obeunt, clara et distincta ratione determinarentur; Conventio die undecima mensis Julii anni millesimi octingentesimi septuagesimi in civitate Washington inita et signata est, tenoris sequentis: 1870

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn, und der Präsident der Vereinigten Staaten von Nordamerika, von dem Wunsche durchdrungen, die gegenseitigen Rechte, Vorrechte und Freiheiten der Generalconsuln, Consuln, Vice-Consuln und Consular-Agenten, der Kanzler oder Secretäre, sowie die Functionen derselben und die Obliegenheiten, welche sie beziehungsweise in der österreichisch-ungarischen Monarchie und in den Vereinigten Staaten Nordamerikas unterworfen sein sollen, in der möglichsten Ausdehnung und Klarheit festzustellen, haben den Abschluss einer Consularconvention beschlossen, und zu diesem Ende zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät:

den Herrn Carl Freiherrn von Lederer, Ritter des k. und k. Leopold-Ordens und Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei den Vereinigten Staaten Nord-Amerikas;

der Präsident der Vereinigten Staaten:

den Staatssecretär der Vereinigten Staaten Hamilton Fish,

welche nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten über nachstehende Artikel übereingekommen sind:

Artikel I.

Jedem der hohen vertragenden Theile wird es freistehen, Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten in den Häfen und Handelsplätzen des anderen Theiles zu bestellen, mit Ausnahme jener Orte, wo es ihnen nicht angemessen erscheinen sollte, solche Functionäre anzuerkennen; diese Ausnahme soll jedoch nicht auf einen der vertragenden Theile angewendet werden können, ohne allen anderen Mächten gegenüber gleichmässig Anwendung zu finden.

Die den Bestimmungen dieses Artikels gemäss in einem oder dem anderen der beiden Länder angestellten und in Amtsfunction getretenen Generalconsuln, Consuln und Consularbeamten dürfen die ihnen durch gegenwärtige Convention zuerkannten Befugnisse im ganzen Umkreise des Bezirkes ausüben, für welchen sie namentlich ernannt wurden.

1870 Die besagten Beamten werden auf die in Gemässheit der in den gegenseitigen Ländern bestehenden Vorschriften und Förmlichkeiten geschehene Vorweisung ihrer Bestallungen gegenseitig zugelassen und anerkannt.

Das zur freien Ausübung ihrer Functionen erforderliche Exequatur wird ihnen kostenfrei ausgefertigt, und gegen die Vorweisung dieses Exequaturs sollen dieselben sofort und unbeanständet von den am Amtssitze der Consularfunctionäre oder in ihrem Amtsbezirke befindlichen Hafen-, Stadt- oder Ortsbehörden, dieselben mögen Behörden des Bundes oder des Staates, Gerichts- oder Vollzugsbehörden sein, zum Genusse der gegenseitig zugesicherten Vorrechte zugelassen werden.

Artikel II.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, deren Kanzler und Consularbeamten geniessen, wenn sie Bürger des sie ernennenden Staates sind, die Befreiung von den vom Bunde einem Staate oder den Gemeinden auferlegten Militäreinquartierungen und Contributionen, vom Dienste in der Miliz oder der Nationalgarde, und von anderen Pflichten ähnlicher Art, dann von allen directen und persönlichen Bundes-, Staats- oder Gemeindesteuern, vorausgesetzt, dass sie kein unbewegliches Eigenthum besitzen und weder Handel treiben, noch ein industrielles Geschäft ausüben.

Wenn sie aber nicht Staatsbürger des sie anstellenden Staates sind, oder wenn sie Bürger des Staates sind, in welchem sie residiren, oder wenn sie daselbst unbewegliches Eigenthum besitzen, oder irgend ein Geschäft betreiben, welches nach den Landesgesetzen einer Besteuerung unterliegt, sollen sie denselben Abgaben, Lasten und Auflagen, wie andere Private unterworfen sein.

Sie geniessen überdies der persönlichen Immunität, ausgenommen bezüglich der durch die Gesetze des Landes, in welchem sie residiren, als Verbrechen bezeichneten Handlungen.

Wenn sie Kaufleute sind, kann die persönliche Haft gegen sie nur wegen Handelsverbindlichkeiten, und dann nur im Einklange mit den für Jedermann geltenden allgemeinen Gesetzen in Anwendung kommen.

Artikel III.

Die Generalconsuln, Consuln und ihre Kanzler, Viceconsuln und ihre Consularbeamten dürfen, wenn sie Bürger des Staates sind, der sie ernennt, zum Erscheinen vor Gericht nicht vorgeladen werden, ausgenommen, wenn in Gemässheit der Gesetzgebung das Zeugniss eines Consuls zur Vertheidigung einer Person erforderlich ist, welche eines Verbrechens angeklagt ist.

Ausser diesen Fällen wird die Localgerichtsbehörde, wenn sie 1870
die Abgabe einer gerichtlichen Aussage für nöthig hält, sich in ihre Wohnung begeben, um dieselben mündlich zu vernehmen, oder zu diesem Zwecke einen competenten Beamten dahin abordnen, oder eine schriftliche Erklärung von ihnen abverlangen.

Artikel IV.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten dürfen über dem äusseren bezüglichen Eingange des Consulatamtes das Wappenschild ihrer Nation je nachdem mit der Aufschrift: „Generalconsulat", „Consulat", „Viceconsulat" oder „Consularagentie" anbringen.

Es ist ihnen ferner gestattet, die Flagge ihres Landes auf dem Consulatsgebäude aufzuziehen, wofern sie nicht in der Stadt residiren, wo die Gesandtschaft ihrer Regierung sich befindet.

Sie können desgleichen ihre Flagge auf dem Schiffe aufhissen, dessen sie sich in Ausübung ihrer Functionen zu Fahrten im Hafen bedienen.

Artikel V.

Die Consulararchive sind jederzeit unverletzlich, und es ist den Localbehörden unter keinem Vorwande die Durchsuchung oder Beschlagnahme der dazu gehörigen Papiere gestattet.

Artikel VI.

Im Falle der Verhinderung, der Abwesenheit oder des Ablebens der Generalconsuln, Consuln oder Viceconsuln, werden jene Consulareleven, Kanzler und Secretäre, welche schon früher in der genannten Eigenschaft den betreffenden Behörden in Oesterreich-Ungarn oder in den Vereinigten Staaten vorgestellt worden sind, ohne weiters zur Ausübung der Consulatsfunctionen zugelassen, und geniessen während dieser Zeit die laut gegenwärtiger Convention ihnen übertragenen Freiheiten und Vorrechte.

Artikel VII.

Die Generalconsuln und Consuln können, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung des Landes, wo sie residiren, Viceconsuln und Consularagenten in den Städten, Häfen und Ortschaften ihres Consularbezirkes ernennen.

Diese Viceconsuln und Consularagenten können ohne Unterschied aus Staatsbürgern beider Länder, wie aus Ausländern gewählt werden, und sind mit einem vom ernennenden Consul, unter dessen Befehlen sie zu stehen haben, ausgestellten Ernennungsdecrete zu versehen.

Sie sollen die durch gegenwärtige Convention festgestellten Vorrechte und Freiheiten geniessen.

1870 Jenen Viceconsuln und Consularagenten jedoch, welche nicht Unterthanen des sie ernennenden Staates sind, werden die durch den Artikel II bestimmten Freiheiten und Immunitäten nicht zugestanden.

Artikel VIII.

Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten der beiden Staaten können in Ausübung der ihnen zustehenden Amtsbefugnisse an die Behörden ihres Amtsbezirkes, dieselben mögen Bundes- oder Staats-, Gerichts- oder Vollzugsbehörden sein, im Falle einer jeden Verletzung der zwischen beiden Ländern bestehenden Tractate oder Conventionen, oder zum Schutze der Rechte ihrer Staatsangehörigen sich wenden.

Im Falle, dass auf ihre Reclamationen von den genannten Behörden nicht eingegangen würde, steht es ihnen frei, im Abgange eines diplomatischen Vertreters ihres Landes, sich an die Staats- oder Bundesregirung des Landes, wo sie residiren, zu wenden.

Artikel IX.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten beider Staaten, sowie auch ihre Kanzler, haben das Recht, in ihren Kanzleien, in der Wohnung der Parteien oder am Bord der Schiffe, die von den Capitänen der Mannschaft der Schiffe ihrer Nation, den Passagieren, Handelsleuten und allen Staatsangehörigen ihres Landes etwa abzugebenden Declarationen entgegen zu nehmen.

Ebenso sind sie in Gemässheit der Gesetze und der Vorschriften ihres Landes ermächtigt, entgegen zu nehmen und zu beglaubigen:

1. die letztwilligen Verfügungen ihrer Staatsangehörigen und alle sonstigen, dieselben betreffenden civilrechtlichen Acte und Uebereinkommen, denen eine authentische Form gegeben und welche beglaubigt werden sollen.

2. die zwischen ihren Staatsangehörigen und Bewohnern des Landes, wo sie residiren, errichteten Vertragsurkunden.

Alle diese Verträge und Urkunden, sowie deren Abschriften, sollen, wenn sie von solchen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln, oder Consularagenten gehörig beglaubigt und mit ihren Amtssiegeln versehen sind, von den Gerichten je nach Beschaffenheit des Falles als gesetzliche Urkunden oder als beglaubigte Abschriften entgegen genommen werden und dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie von den competenten öffentlichen Functionären des einen oder des anderen der beiden Länder errichtet worden wären.

Die beiderseitigen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten können die Uebersetzung und Legalisirung der von den Behörden oder Functionären ihres Landes ausgehenden Urkunden jeder Art vornehmen, und es sollen solche Uebersetzungen im Lande,

wo sie residiren, dieselbe Kraft und Giltigkeit haben, als wenn sie 1870
von den beeideten Dolmetschern des Landes angefertigt worden wären.

Artikel X.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten dürfen sich an Bord der Schiffe ihrer Staatsangehörigen, nachdem dieselben zur freien Gemeinschaft (Pratica) zugelassen sind, entweder in eigener Person begeben, oder Delegirte dahin senden, den Capitän und die Mannschaft vernehmen, die Schiffspapiere prüfen, die Aussagen über ihre Reise, Bestimmung und die Zwischenfälle der Fahrt entgegennehmen, die Manifeste (Ladungsverzeichnisse) ausfertigen und die Expedition ihrer Schiffe fördern, endlich die fraglichen Capitäne und Mannschaften vor die Gerichte und zu den Administrativbehörden des Landes begleiten, um ihnen bei den Geschäften, welche sie betreiben, oder bei den Ansuchen, welche sie zu stellen haben, als Dolmetscher und Sachwalter zu dienen.

Die Gerichtsbeamten und die Beamten und Organe des Zollamtes dürfen in keinem Falle Visitationen oder Durchsuchungen an Bord der Handelsschiffe vornehmen, ohne hiervon vorläufig der Consularbehörde der Nation, welcher diese Schiffe angehören, Kenntniss gegeben zu haben, damit dieselben der Visitation beiwohnen können.

Sie werden desgleichen die Consuln, Viceconsuln und Consularagenten rechtzeitig verständigen, damit dieselben den von den Capitänen und Mannschaften vor den Gerichten und den localen Verwaltungsbehörden abzugebenden Erklärungen beiwohnen, um auf diese Weise jeden Irrthum oder jede falsche Auslegung, welche die richtige Handhabung der Justiz beeinträchtigen könnte, zu vermeiden.

Die zu diesem Zwecke an die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten zu richtende Einladung soll eine genaue Angabe der Stunde enthalten, und falls sie versäumen, persönlich zu erscheinen oder sich durch einen Delegirten vertreten zu lassen, wird in ihrer Abwesenheit vorgegangen werden.

Artikel XI.

Die Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten sind ausschliesslich mit der Aufrechthaltung der inneren Ordung an Bord der Handelsschiffe ihrer Nation beauftragt. Sie werden demzufolge die ausschliessliche Befugniss haben, die zwischen den Capitänen, den Schiffsofficieren und den Mannschaften auf der See oder im Hafen entstandenen Streitigkeiten jeder Art, welche sich auf die Löhnung und die Erfüllung gegenseitig eingegangener Verbindlichkeiten beziehen, zur Kenntniss zu nehmen und zu schlichten haben, und in jedem einzelnen Falle nach den Gesetzen ihres eigenen Landes vorgehen.

1870 Ein Einschreiten der Localbehörden darf nur dann stattfinden, wenn die an Bord der Schiffe vorgefallenen Unordnungen derart sind, die Ruhe und öffentliche Ordnung am Lande oder im Hafen zu stören, oder wenn andere Personen als die Schiffsofficiere und Mannschaft bei den Unordnungen betheiligt sind.

Mit Ausnahme obgedachter Fälle werden die Localbehörden sich darauf beschränken, den Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten auf deren Verlangen thatkräftigen Beistand zu leisten, um die Verhaftung jedes in die Musterrolle eingetragenen Individuums und dessen Rücksendung an Bord oder provisorische Abführung in das Gefängniss zu veranlassen.

Artikel XII.

Die Generalconsuln, Consuln und Viceconsuln oder Consularagenten können diejenigen Seeleute, sowie jede andere aus was immer für einem Titel zur Mannschaft der Schiffe ihrer Nation gehörende Person, welche auf dem Gebiete des einen der hohen vertragenden Theile desertirt sind, verhaften und entweder an Bord oder in ihre Heimat zurücksenden lassen.

Zu diesem Ende werden sie sich schriftlich an die competenten Localbehörden zu wenden und durch Vorlegung der Schiffsregister oder der Musterrolle, oder falls das Schiff abgegangen, einer authentischen Abschrift dieser Urkunden den Nachweis zu führen haben, dass die reclamirten Individuen wirklich zur Schiffsmannschaft gehörten.

Auf das dergestalt begründete Ersuchen darf die Uebergabe des Deserteurs nicht verweigert werden.

Es soll überdies den genannten Consularbehörden jede Hilfeleistung und jeder Beistand zur Erforschung und Anhaltung des Deserteurs gewährt werden, und sind diese in die Gefängnisse des Landes abzuführen, und auf Verlangen und Kosten der Consularbehörde so lange in Gewahrsam zu halten, bis dieselbe Gelegenheit zu ihrer Absendung gefunden hat.

Die Dauer dieser Gefangenhaltung darf drei Monate nicht überschreiten, nach deren Ablauf und über eine drei Tage vorher erfolgte Verständigung des Consuls, der Verhaftete in Freiheit gesetzt wird, welcher aus demselben Grunde nicht abermals verhaftet werden darf.

Hat jedoch der Deserteur am Lande eine strafbare Handlung verübt, so steht es der Localbehörde frei, die Auslieferung aufzuschieben, bis das gerichtliche Urtheil gefällt und vollständig vollzogen worden ist.

Die hohen vertragenden Theile haben sich dahin geeinigt, dass Seeleute oder andere Individuen der Schiffsmannschaft, welche Bürger

des Landes sind, wo die Desertion stattfindet, von den Bestimmungen 1870
des gegenwärtigen Artikels ausgenommen sein sollen.

Artikel XIII.

In Fällen, wo nicht ein zwischen den Rhedern, Befrachtern und Assecuranten getroffenes Uebereinkommen entgegensteht, werden die Havarien, welche Schiffe beider Länder auf der See erlitten haben, dieselben mögen in die beiderseitigen Häfen freiwillig einlaufen oder daselbst gezwungen beilegen, durch die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten ihrer Nation geregelt, wofern nicht Bürger des Landes, wo die genannten Functionäre residiren, oder Bürger einer dritten Macht bei den Havarien betheiligt sind.

In diesem Falle und in Ermanglung eines gütlichen Vergleiches zwischen allen Betheiligten hat die Regelung der Havarien durch die Localbehörde stattzufinden.

Artikel XIV.

Wenn ein der Regierung oder den Angehörigen des einen der hohen vertragenden Staaten gehörendes Schiff im Küstengebiete des anderen scheitert oder strandet, werden die Localbehörden den Vorfall zur Kenntniss des Generalconculs, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten des Amtsbezirkes, oder in dessen Abgange zur Kenntniss des dem Orte des Unfalles zunächst befindlichen Generalconsuls, Consuls, Viceconsuls oder Consularagenten bringen.

Alle auf die Bergung amerikanischer, in Gewässern des österreichisch-ungarischen Gebietes gescheiterten oder gestrandeten Schiffe bezüglichen Operationen sollen unter der Leitung der amerikanischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten stattfinden; hingegen werden alle Operationen zur Bergung österreichisch-ungarischer, in Gewässern des amerikanischen Gebietes gescheiterten oder gestrandeten Schiffe von den österreichisch-ungarischen Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten geleitet.

Das Einschreiten der Localbehörden findet in beiden Ländern nur statt, um die Consularbehörde zu unterstützen, die Ordnung aufrecht zu halten, die Interessen der nicht zur Schiffsmannschaft gehörigen Berger zu wahren, und die Vollziehung der hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr der geborgenen Güter zu befolgenden Vorschriften sicherzustellen.

In Abwesenheit und bis zur Ankunft der Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln oder Consularagenten oder des zu diesem Ende von ihnen bestellten Abgeordneten, haben die Localbehörden alle erforderlichen Vorkehrungen zum Schutze der Personen und zur Erhaltung der Gegenstände zu treffen, welche aus dem Schiffbruche gerettet worden sind.

1870 Aus dem Einschreiten der Localbehörden in diesen Fällen soll kein Anlass zur Einhebung von irgend welchen Kostenbeträgen genommen werden, mit Ausnahme jener Kosten, welche die Operationen des Bergens und die Bewahrung der geborgenen Gegenstände erfordert haben, sowie derjenigen, welche im gleichen Falle die Schiffe, welche dem Lande angehören, an dessen Küste der Schiffbruch stattfand, zu tragen hätten.

Im Falle eines Zweifels über die Nationalität der gescheiterten Schiffe gehören die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Anordnungen zur ausschliesslichen Competenz der Localbehörde.

Die hohen vertragenden Theile einigen sich ausserdem dahin, dass die geborgenen Güter und Effecten, wofern sie nicht zum Gebrauche im Lande, an dessen Küste der Schiffbruch stattfindet, bestimmt werden, keinerlei Zollgebühr unterliegen.

Artikel XV.

Die Generalconsuln, Consuln, Viceconsuln und Consularagenten, wie auch Consulatseleven, Kanzler und Consularbeamte, genissen in beiden Ländern alle jene Befreiungen, Prärogative, Immunitäten und Privilegien, welche den Functionären gleicher Kategorie der meistbegünstigten Nation zugestanden werden.

Artikel XVI.

Im Falle des Ablebens eines Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie in den Vereinigten Staaten, oder eines Angehörigen der Vereinigten Staaten in der österreichisch-ungarischen Monarchie, ohne dass die von ihm bestimmten Erben oder Testamentsexecutoren bekannt sind, sollen die competenten Localbehörden die Consuln oder Consularagenten des Staates, zu welchem der Verstorbene gehörte, von diesem Umstande benachrichtigen, damit hiervon die nöthige Mittheilung unverzüglich an die betheiligten Parteien übermittelt werde.

Artikel XVII.

Gegenwärtige Convention soll zehn (10) Jahre in Kraft bleiben, angefangen vom Tage des Austausches der Ratificationen, welcher in Gemässheit der betreffenden Verfassungen in beiden Ländern zu Washington und binnen zehn (10) Monaten oder früher, wenn möglich, stattfinden soll.

Im Falle als keiner der vertragenden Theile vor dem Ablaufe des erwähnten Zeitraumes die Absicht kundgeben sollte, die Convention nicht zu verlängern, so soll dieselbe ein (1) Jahr länger in Kraft bleiben, und so weiter von Jahr zu Jahr, bis zum Ablaufe eines Jahres von dem Tage an, an welchem einer der vertragenden Theile sie gekündigt haben wird.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diese 1870
Convention unterzeichnet, und derselben ihre Siegel beigedrückt.

In zweifacher Ausfertigung geschehen zu Washington, den eilften Juli Eintausend achthundert und siebzig.

(L. S.) *Lederer* m. p.
(L. S.) Hamilton *Fish* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis illos omnes ratos confirmatosque habere profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso muniri jussimus.

Dabantur Viennae die sucunda mensis Maji, anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo primo, Regnorum Nostrorum vigesimo tertio.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Ferdinandus Comes *a Beust* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Joannes Liber Baro *a Vesque-Püttlingen* m. p.,
C. et R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

642.

13/1 juillet 1870.

Règlement ottoman pour les objets passibles de droits de douane arrivant par la poste I. R. austro-hongroise.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Article 1.

Tous colis, paquets, seront remis, à leur arrivée, au préposé de la douane désigné par écrit par cette administration et de la manière prescrite ci-bas. Les groups arrivés par la même voie seront retenus à la poste et ne pourront être remis aux destinataires qu'après que les formalités prescrites par l'article 7 de ce règlement auront été remplies.

Article 2.

Les lettres contenant des correspondances, documents, papier de commerce, papier-monnaie, fonds publics seront distribuées sans l'intervention du préposé de la douane. Si toutefois une lettre ou

1870 dépêche paraît contenir quelque objet de valeur quelconque, l'office de la poste la retiendrait en en donnant avis au destinataire. Celui-ci, pour la retirer, devrait la soumettre aux formalités prescrites par l'article 7 du présent règlement relatif aux groups.

Article 3.

A l'arrivée du courrier, soit par voie de terre, soit par voie de mer, le directeur de la poste fera dresser, en double copie, une liste de consignation (Modèle N° 1) pour les colis et paquets qui d'après l'article 1 doivent être remis aux préposé de la douane. Pour les groups une note spéciale (Modèle N° 2) sera dressée et remise au préposé.

Article 4.

Le directeur de la poste, après avoir signé les deux copies de la liste de consignation, en remettra l'une au préposé de la douane, accompagnés des objets y désignés et gardera l'autre, contresignée par ce dernier, comme reçu constatant la consignation de ces objets à la douane, qui en assumera la responsabilité.

Article 5.

Le colis et paquets ainsi remis et transportés à la douane, ne seront délivrés aux destinataires que sur l'ordre écrit (Modèle N° 3) du directeur de la poste, ou qui pour lui sera.

Article 6.

Le destinataire d'un colis ou paquet, avant de pouvoir l'emporter sera tenu de l'ouvrir lui-même devant l'administration de la douane, soit pour payer les droits de douane sur les objets qui s'y trouveraient, soit pour prouver qu'il ne contient aucun objet passible de ces droits.

Article 7.

Le destinataire d'un group, pour pouvoir le retirer de la poste devra se présenter à la douane avec le reçu de la poste. La douane, après y avoir apposé son cachet, le fera accompagner d'un de ses employés, à l'office de la poste, en présence duquel le dit group sera ouvert. Dans le cas, où il ne contiendrait aucun objet passible des droits de douane, le destinataire sera autorisé à l'emporter; dans le cas contraire, il devra, accompagné de l'employé, apporter les objets qui s'y trouveraient à la douane, pour y acquitter les droits.

Article 8.

Le directeur de la poste avisera par écrit (Modèle N° 4), de l'arrivée du courrier, le directeur de la douane. Ce dernier, ou qui pour lui sera, mettra son visa sur le susdit avis pour constater l'heure à laquelle il lui aurait été présenté.

La distribution des correspondances, sauf les paquets, colis, aura lieu sans attendre l'arrivée du préposé de la douane. Celui-ci devra se trouver à la poste, au plus tard, quatre heures après la présentation de l'avis de la poste au directeur de la douane, ou qui pour lui sera, s'il a été présenté avant midi, ou le lendemain, jusqu'à 10 heures du matin (heures franques) s'il a été présenté à la douane l'après-midi. Passé ce temps, la poste, sans plus attendre le préposé, procédera à la distribution des colis, paquets, en donnant immédiatement avis par écrit (Modèle N° 5) à la douane, de l'absence de son préposé. 1870

Article 9.

Ce règlement sera mis en vigueur tant à Constantinople que dans les autres villes de l'Empire ou existe une poste austro-hongroise à dater du 1er/13 juillet 1870

643.

18 juillet et 24 août 1870.

Arrangement pris entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement Italien relativement à l'assistance à prêter par les troupes des deux Pays en cas d'incendie ou d'autres événements élémentaires.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Note du ministère I. et R. des affaires étrangeres à la légation Royale d'Italie.

Par sa note verbale du 18 mai dernier N° 1882 la Légation Royale d'Italie a eu l'obligeance de communiquer au Ministère I. et R. des affaires étrangères copie d'un office de Monsieur le Commandant de la forteresse de Palmanova, ayant trait à la question de savoir, si, dans le cas d'incendies ou d'autres événements élémentaires qui pourraient avoir lieu sur le territoire autrichien aux environs de la forteresse, il serait loisible à la garnison de cette place forte de passer la frontière afin de porter secours aux personnes et aux endroits exposés.

En réponse à cette communication le Ministère I. et R. des affaires étrangères a l'honneur de déclarer que, si ce n'est pas le règlement Italien qui s'oppose à une pareille intervention des militaires italiens sur le territoire autrichien, le Gouvernement I. et. R. ne saurait qu'accepter avec gratitude les secours prêtés à la population limitrophe en cas de danger, et qu'il accueille avec une vive satisfaction l'initiative généreuse de Monsieur le Commandant de Palmanova comme un témoignage des sentiments qui unissent les deux états voisins.

1870 Le Ministère I. et R. ne peut s'abstenir d'ajouter, que les autorités tant civiles que militaires de l'Autriche dans les endroits situés sur la frontière italienne seront toujours prêtes à porter également secours aux habitants du territoire italien avoisinant dans tous les cas semblables où leur coopération pourra contribuer à prévenir un désastre ou à en adoucir les conséquences, supposé que le Gouvernement Royale soit disposé à leur permettre le libre passage de la frontière en cas d'urgence.

En portant ce qui précède à la connaissance de la Légation Royale d'Italie, le Ministère I. et R. a l'honneur de Lui restituer l'annexe de Sa note verbale précitée.

Réponse de la Légation Royale.

En se référant à la note verbale du Ministère I. et R. des affaires étrangères, N° 11072-V. du 18 juillet dernier, la Légation Royale d'Italie a l'honneur d'informer le Ministère I. et R. de affaires étrangères que le Ministère Royal de la guerre vient de lui communiquer à son tour une déclaration par laquelle il adhère avec empressement à la proposition de réciprocité faite par le Gouvernement I. et R. relativement aux secours que les troupes des deux pays pourraient porter sur les territoires respectifs en cas d'incendie ou d'autres désastres qui auraient lieu dans les pays limitrophes.

La Légation Royale d'Italie s'empresse en même temps de transmettre au Ministère I. et R. les vifs remercîments de son Gouvernement pour cette proposition.

644.

29 juillet 1870.

Ordonnance ministérielle notifiant aux autorités et aux régnicoles les principes à suivre par rapport au commerce et à la navigation pendant la guerre entre les États d'Allemagne et la France.

(R. G. B. 1870, Nr. 94.)

Verordnung der Ministerien des Innern, der Justiz und des Handels vom 29. Juli 1870, womit die von den Behörden und den Reichsangehörigen während des zwischen dem norddeutschen Bunde und den Staaten Süddeutschlands einerseits und Frankreich anderseits ausgebrochenen Krieges, hinsichtlich des Handels und der Schifffahrt auf dem Meere zu beobachtenden Grundsätze kundgemacht werden.

Aus Anlass des zwischen dem norddeutschen Bunde und den Staaten Süddeutschlands einerseits und Frankreich anderseits ausge-

brochenen Krieges werden hiermit, in Folge Ministerrathsbeschlusses, 1870
im Einvernehmen mit dem kaiserl. und königl. Ministerium des Aeussern und mit dem königlich ungarischen Ministerium folgende Anordnungen bekanntgegeben, nach welchen sich sowohl sämmtliche Behörden als alle Reichsangehörigen zu richten haben.

1. Es ist verboten, auf Schiffen unter österreichisch-ungarischer Flagge Truppen der kriegführenden Staaten zu transportiren oder den letzteren Gegenstände, welche nach dem allgemeinen Völkerrechte oder besonderen allgemein kundgemachten Anordnungen der betreffenden fremden Regierungen als Kriegscontrebande gelten, zuzuführen.

Von solchen Gegenständen darf auf einem österreichisch-ungarischen Schiffe im Verkehre mit jenen Staaten nur soviel vorhanden sein, als zu dessen eigenem Gebrauche oder zu dessen Vertheidigung unumgänglich nöthig ist.

Den österreichisch-ungarischen Schiffen ist das Einlaufen in solche Plätze und Häfen untersagt, die von einer der kriegführenden Mächte belagert oder wirksam blockirt sind.

Wer vorstehende Verbote übertritt, hat bei eintretenden rechtmässigen Beschlagnahmen und Confiscationen von Seite der kriegführenden Staaten keinen Schutz bei der Regierung zu erwarten.

2. Ausser diesem Falle sind die österreichisch-ungarischen Handelsschiffe nicht beschränkt, ungeachtet des bestehenden Krieges, ihren Handel und Verkehr mit den Häfen der im Kriege begriffenen Mächte fortzutreiben, und ebenso dürfen auch die Kauffahrteischiffe der kriegführenden Staaten wie vorhin in alle inländische Häfen ungehindert einlaufen, sich darin nach Belieben aufhalten, Ausbesserungen vornehmen u. s. w., insoferne sie dabei die bestehenden Gesetze und Anordnungen beobachten und ihr Benehmen den Regeln der Neutralität gemäss ist.

Hinsichtlich der Zulassung fremder Kriegsschiffe in den inländischen Hafen bleibt es bei den Bestimmungen der Circularverordnung vom 28. Mai 1866 (Armee-Verordnungsblatt 16. Stück), und der Circularverordnung vom 16. November 1866 (Marine-Verordnungsblatt Nr. 38) und der bezüglichen Instructionen.

3. In der billigen Erwartung, dass der neutrale Handel von den kriegführenden Mächten gehörig werde respectirt, und dass die üblichen Befugnisse der Kriegführenden nur unter Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen oder etwaigen vertragsmässigen Modalitäten werden ausgeübt werden, wird hiermit verordnet, dass die österreichisch-ungarischen Kauffahrer sich auf offenem Meere der allfälligen Visitation von Seite der fremden Kriegsschiffe nicht widersetzen, sondern im Gegentheile die Papiere und Documente, wodurch die neutrale Eigenschaft des Schiffes bewiesen wird, ohne Anstand

1870 vorzeigen, deren keine in die See werfen, noch sonst vernichten, vielweniger deren falsche oder doppelte und geheime am Bord halten sollen.

4. Sollte ein österreichisch-ungarisches Schiff, ungeachtet der Befolgung der vorstehenden Vorschriften, auf eine ungebührliche Art behandelt werden, so ist hierüber ungesäumt bei der nächstgelegenen österreichisch-ungarischen Consular- oder sonstigen Behörde die Anzeige zu erstatten, damit die Regierung bei dem auswärtigen Staate die zur Erlangung der Entschädigung und Genugthuung erforderlichen Schritte vornehmen, und soferne solche Schritte von den auf ungebührliche Art Behandelten bereits vorgenommen worden wären, dieselben unterstützen könne.

5. Diese Anordnungen haben vom Tage der Kundmachung an in Wirksamkeit zu treten.

Potocki m. p. *Taaffe* m. p. *Tschabuschnigg* m. p. *Pretis* m. p.

645.

21 août 1870.

Ordonnance du ministère I. R. des finances sur un procédé exceptionnel concerté avec l'Italie, à l'égard de l'obligation des organes des finances d'informer les fonctionnaires consulaires avant de procéder à la visite des navires marchands réciproques.

(A. V. B. 1870, Nr. 35.)

Ausnahmsweiser Vorgang bei Durchführung der auf die Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Oesterreich und Frankreich vom 11. December 1866 über die Vorrechte und den Wirkungskreis der gegenseitigen Consuln in den beiden Staaten, Artikel 10, Abschnitt 2 und 3 (R. G. Bl. Nr. 167, V. Bl. Nr. 54, S. 319), dann des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Oesterreich und Italien vom 23. April 1867, Artikel XVIII und XXV (R. G. Bl. Nr. 108, V. Bl. Nr. 27, S. 143) sich gründenden Verpflichtung der Gefällsorgane zur vorläufigen Verständigung der Consularfunctionäre von der beabsichtigten Vornahme einer Durchsuchung auf den gegenseitigen Handelsschiffen.

Da wahrgenommen worden ist, dass die auf die Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Oesterreich und Frankreich vom 11. December 1866 über die Vorrechte und den Wirkungskreis der gegenseitigen Consuln in den beiden Staaten, Artikel 10, Abschnitt 2 und 3

(R. G. Bl. Nr. 167, V. Bl. Nr. 54, S. 319), dann des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Oesterreich und Italien vom 23. April 1867, Artikel XVIII und XXV (R. G.-Bl. Nr. 108, V. Bl. Nr. 27, S. 143) sich gründende Verpflichtung der Gefällsorgane zur vorläufigen Verständigung der Consularfunctionäre von der beabsichtigten Vornahme einer Durchsuchung auf den gegenseitigen Handelsschiffen oft mit Nachtheilen für die Gefällsinteressen verbunden sein könne, so wurde mit Rücksicht auf den lebhaften Schifffahrtsverkehr zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Italien zwischen den beiderseitigen Regierungen eine Vereinbarung getroffen, wornach in den folgenden drei Fällen ein ausnahmsweiser Vorgang platzgreifen darf. 1870

1. Die Zoll- und Finanzwachorgane können sich in der Ausübung des Ueberwachungsdienstes zur See innerhalb 10 Kilometer vom Ufer in den durch die Zollvorschriften vorgezeichneten Fällen an Bord der italienischen Schiffe begeben, um das Schiffsmanifest oder andere Schiffspapiere zu begehren; Nachforschungen oder Untersuchungen dürfen die genannten Organe jedoch nicht vornehmen, ausser wenn sie nach Ankunft beim nächsten Zollamte den Consularfunctionär zur Intervention eingeladen haben.

2. Die Zoll- und Finanzwachorgane können ferner an Bord der in einem Hafen befindlichen Schiffe eine Wache zurücklassen, wenn Anzeichen einer Gefällsübertretung vorliegen, oder wenn das Gesetz eine solche Vorsichtsmassregel vorschreibt; behufs weiterer Amtshandlungen aber, deren Vornahme zur Constatirung der Gefällsübertretung nothwendig erscheint, muss der Consularfunctionär zur Intervention eingeladen werden.

3. Die Intervention der Consularfunctionäre ist endlich bei jenen Erklärungen, welche die Schiffscapitäne zur Erzielung eines regelmässigen Verfahrens nach den bestehenden Vorschriften abzugeben haben, nicht nothwendig, mit Ausnahme jener besonderen Fälle, in denen es sich um solche Thatbestandserhebungen handelt, welche Anlass zur Verhängung einer Strafe geben können.

In jenen Seehäfen, in welchen sich keine Consularfunctionäre befinden, dürfen auf italienischen und auf französischen Handelsschiffen wegen des Verdachtes einer Gefällsübertretung ohne vorläufige Verständigung eines Consularfunctionärs Durchsuchungen vorgenommen werden.

1870

646.

27 août 1870.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Principauté de Liechtenstein d'une part, la Bavière et la Suisse de l'autre, relatif à la construction d'un chemin de fer de Lindau à Brégenz par St. Margarethen, et d'un autre de Feldkirch à Buchs. Conclu à Brégenz. Ratifié à Bude, le 11 décembre 1870. Ratifications échangées à Vienne, le 21 janvier 1871.

(R. G. B. 1871, Nr. 13.)

Staatsvertrag vom 27. August 1870, zwischen Oesterreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz, über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Feldkirch nach Buchs. Abgeschlossen zu Bregenz am 27. August 1870; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ofen am 11. December 1870. Die Auswechslung der Ratificationen erfolgte zu Ofen am 21. Jänner 1871.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem zwischen Unserem Bevollmächtigten und jenen Seiner Majestät des Königs von Bayern und der schweizerischen Eidgenossenschaft zum Zwecke der Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Feldkirch nach Buchs am 27. August 1870 zu Bregenz ein Vertrag abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welcher von Wort zu Wort lautet, wie folgt:

Nachdem der zwischen den Regierungen von Oesterreich, Bayern und der Schweiz unter dem 5. August 1865*) über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in den am Bodensee gelegenen Gebietstheilen abgeschlossene Staatsvertrag nicht zum Vollzuge gelangt ist, und in der Zwischenzeit Verhältnisse eingetreten sind, welche eine theilweise Abänderung der früher getroffenen Bestimmungen bedingen, so haben die Regierungen von Oesterreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern, sowie der schweizerische Bundesrath Namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und des Cantons St. Gallen beschlossen, den erwähnten Vertrag einer

*) Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 138.

Revision zu unterziehen, und zu diesem Zwecke Bevollmächtigte ernannt, und zwar: 1870

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Hof- und Ministerialrath im Ministerium des kaiserlichen Hauses und des Aeussern, Maximilian Freiherrn von Gagern;

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchstihren Staatsrath, Wilhelm Weber und Allerhöchstihren Ministerialrath im Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten, Michael von Suttner;

Der schweizerische Bundesrath:

Seinen ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am k. und k. österreichisch-ungarischen Hofe, Dr. Johann Jacob von Tschudi;

das Mitglied des schweizerischen Ständerathes und des Regierungsrathes des Cantons Luzern, Jost Weber, und das Mitglied des schweizerischen Ständerathes und des Regierungsrathes des Cantons St. Gallen, Arnold Otto Aepli;

welche nachfolgenden Vertrag abgeschlossen haben, der an die Stelle des früheren Vertrages treten soll.

Artikel 1.

Es soll:

a) eine Eisenbahn von Lindau nach Bregenz und von da nach St. Margarethen zur Verbindung mit den vereinigten Schweizer Bahnen;

b) eine Bahn von Feldkirch nach Buchs, gleichfalls zum Anschlusse an die vereinigten Schweizer Bahnen

hergestellt werden.

Artikel 2.

Die vorerwähnten Bahnen sollen an ihren Endpunkten mit den dort mündenden Eisenbahnen auf geeignete Weise in unmittelbare Verbindung gesetzt, und daher in die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden. Für den Fall, dass schweizerischerseits von Oberriet aus eine Eisenbahn zum Anschlusse an die Linie Feldkirch-Bregenz, beziehungsweise nach Feldkirch gebaut werden wollte, wird österreichischerseits die Ertheilung einer Concession für den Bau und Betrieb einer solchen Linie zugesichert, ohne dass jedoch hieraus der kaiserl. und königl. Regierung irgend eine finanzielle Verbindlichkeit erwachsen soll.

Bei Feststellung des Anschlusspunktes wird von Seite der k. und k. österreichischen Regierung auf die schweizerischen Wünsche geeignete Rücksicht genommen werden.

1870

Artikel 3.

Der Bau der im Artikel 1 ad *a)* erwähnten Bahn wird auf der bayerischen Strecke von der königlich bayerischen Staatsregierung übernommen werden.

Die k. und k. österreichische Staatsregierung hat den Bau der Bahnstrecken auf österreichischem Gebiete den Concessionären der Vorarlberger Eisenbahn mit Concession vom 17. August 1869 *), die fürstlich-liechtensteinische Regierung bezüglich ihres Gebietes mit Concession vom 14. Jänner 1870 übertragen.

Der Bau der Bahnabtheilungen auf schweizerischem Gebiete ist denselben Concessionären von der Regierung des Cantons St. Gallen mit Concession vom 1. December 1869 übertragen, und diese Concession von der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft mittelst Beschlusses vom 22. December 1869 genehmigt worden.

Artikel 4.

Die Bestimmung der speciellen Bahnlinie, sowie der Stationsplätze, bleibt jeder Regierung auf ihrem Gebiete vorbehalten, jedoch soll, so viel möglich, die kürzeste Linie zwischen den im Artikel 1 genannten Hauptpunkten der Bahn eingehalten werden.

Der unmittelbare Anschluss der einzelnen Bahnabtheilungen an der Landesgrenze in horizontaler wie verticaler Linie wird durch besondere Vereinbarung auf Grund technischer Erhebung festgesetzt.

Zu diesem Ende sollen die Detailpläne der Grenzstrecken vor Beginn der Ausführung gegenseitig mitgetheilt werden, auch die bauführenden Techniker während des Baues dieser Strecken sich in fortwährendes Benehmen setzen.

Artikel 5.

Der Bau der genannten Bahnstrecken soll in der Art betrieben werden, dass dieselben längstens bis 17. August 1872 dem regelmässigen Betriebe übergeben werden können.

Artikel 6.

Die gesammten Bahnstrecken sollen gleichmässig eine Spurweite von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll englischen Masses im Lichten der Schienen erhalten.

Artikel 7.

In Bezug auf die zu erbauenden Rheinbrücken wird festgesetzt, dass die Ueberbrückung des Rheines auf der Linie St. Margarethen-Bregenz-Lindau bei Brugg, jene auf der Linie Buchs-Feldkirch bei der Station Buchs zu geschehen hat.

*) Reichs-Gesetz-Blatt Nr. 169.

Diese Brückenbauten sind mit den Rhein-Correctionsbauten in 1870
beiderseitig entsprechende Uebereinstimmung zu bringen, und nach den von den Regierungen Oesterreichs und der Schweiz einverständlich zu genehmigenden Plänen zu construiren, wobei diese Regierungen gegenseitig die Anbringung von Trottoirs von 1 1/2 Meter Breite für Fussgänger gestatten.

Es geben ferner die k. und k. österreichische und die Regierung des Cantons St. Gallen, letztere unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörde, ihre Zustimmung, dass die gedachten beiden Rheinbrücken entweder gleich ursprünglich dermassen construirt oder in der Folge erbreitert werden dürfen, dass dieselben auch für gewöhnliche Fuhrwerke benützt werden können.

Artikel 8.

Um den Betrieb der ganzen Bahnstrecke von Lindau bis St. Margarethen so einheitlich wie möglich zu machen, soll derselbe, wie jener der Zweigbahn Feldkirch-Buchs, nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden.

Zu diesem Ende hat die Regierung des Cantons St. Gallen und beziehungsweise die schweizerische Bundesregierung den Betrieb der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Strecken, von der schweizerisch-österreichischen Grenze bis St. Margarethen und Buchs, den Concessionären der Vorarlberger Eisenbahn mit der im Artikel 3 erwähnten Concession übertragen, und ebenso erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur bayerisch-österreichischen Grenze denselben Concessionären, gegen eine angemessene Pachtrente und gegen Uebernahme der Verpflichtung zur entsprechenden Unterhaltung der Bahn, zu überlassen.

Die näheren Bestimmungen hierüber, sowie über die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Bahndienstes in den Bahnhöfen zu Lindau, St. Margarethen und Buchs werden durch besondere Verträge der betreffenden Betriebsverwaltungen geregelt werden.

Artikel 9.

Die königlich bayerische Regierung wird den Concessionären der Bahn die Mitbenützung des Bahnhofes Lindau unter angemessenen Bedingungen gestatten.

Die Mitbenützung der Bahnhöfe zu St. Margarethen und Buchs wird den Concessionären unter Vorbehalt der mit der Verwaltung der vereinigten Schweizer Bahnen zu vereinbarenden Bedingungen gestattet, und es wird die Regierung von St. Gallen hierfür nöthigenfalls die geeignete Vorsorge treffen.

1870

Artikel 10.

Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Transportmaterial soll so eingerichtet werden, dass es ohne alle Behinderung sowohl auf die königlich bayerische Staatsbahn, als auch auf die vereinigten Schweizer Bahnen, sowie auf die österreichischen Eisenbahnen übergehen kann.

Die sonstigen Betriebseinrichtungen sollen ebenfalls soviel möglich in Uebereinstimmung mit den bereits bestehenden gebracht werden.

Die von einer der contrahirenden Regierungen in Betreff ihrer Betriebsfähigkeit gehörig geprüften Locomotiven und Waggons sollen ohne weiters auch auf die in dem Gebiete der anderen Staaten liegenden Strecken der im Artikel 1 erwähnten Bahnen übergehen können.

Artikel 11.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt jeder Regierung für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken unbedingt und ausschliesslich vorbehalten.

Artikel 12.

Die Ausübung der Bahnbetriebspolizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete competenten Behörden und in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften zunächst durch die Beamten der Eisenbahnbetriebsverwaltung gehandhabt werden, welchen sowohl in Oesterreich als in Bayern und der Schweiz diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche dort im Allgemeinen für die Beamten anderer Privatbahnen Geltung haben.

Artikel 13.

Die Ernennung des Betriebspersonales steht, vorbehaltlich der hierüber in den Concessionsurkunden getroffenen Bestimmungen, der Betriebsverwaltung zu.

Das gesammte Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonale untersteht den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates, in welchem es sich befindet.

Bei allenfallsigen Verhaftnahmen soll jedoch in Fällen, in welchen ein Verzug mit keinerlei Gefahr verbunden ist, auf die Erfordernisse des Dienstes billige Rücksicht genommen und auch die Oberbetriebsbehörde hievon in Kenntniss gesetzt werden.

Artikel 14.

Personen, welche wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandels oder schwerer Gefällsübertretungen rechts-

kräftig verurtheilt worden sind, dürfen auf den im gegenwärtigen 1870
Vertrage genannten Bahnstrecken nicht verwendet werden.

Artikel 15.

Die Festsetzung der Tarife und Fahrordnungen bleibt, insoferne es die von Oesterreich und der Schweiz ertheilten Concessionen oder die in den drei contrahirenden Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen über den Betrieb von Eisenbahnen vorschreiben, der Genehmigung der betreffenden Regierungen bezüglich ihrer Bahnstrecken vorbehalten.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung, kein Unterschied zwischen den Bewohnern der contrahirenden Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet eines anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 16.

Die Unternehmung der im Artikel 1 erwähnten Bahnen ist verpflichtet, anderen schweizerischen Bahnunternehmungen den Betriebsanschluss in der Weise zu gestatten, dass, soweit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr (wobei die Wagen der fahrenden Postbureaux inbegriffen sind) und directe Personen-, Gepäck- und Waaren-Expeditionsscheine zugelassen werden; sowie, dass die Tarifsätze nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden. Der Eingangs erwähnten Bahnunternehmung wird hinwieder die gleiche Berechtigung in allen vorgenannten Beziehungen gegenüber den schweizerischen Bahnunternehmungen zugesichert.

Artikel 17.

Die Bahnen zwischen Lindau und St. Margarethen, dann von Feldkirch nach Buchs werden in allen betreffenden Gebieten als allgemeine Zollstrasse erklärt, und auf denselben allen nicht freien, für alle Strassenzüge jener Gegend giltigen Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote unterliegenden Waaren der Ein- und Austritt, sowohl bei Tag als bei Nacht, ohne Unterschied der Wochen-, Sonn- oder Festtage für den vorschriftsmässigen Bahnbetrieb gestattet.

Für Gegenstände, welche in den contrahirenden Staaten zu den Staatsmonopolien gehören, bleiben bei der Einfuhr die einschlägigen, in jedem Staate bestehenden gesetzlichen Bestimmungen massgebend.

Die Durchfuhr solcher Gegenstände unterliegt lediglich den allgemeinen zollordnungsmässigen Controllen.

1870

Artikel 18.

Die Waarendurchfuhr auf den im gegenwärtigen Vertrage bezeichneten Bahnstrecken bleibt von allen Durchgangsabgaben befreit. Bezüglich der Zollbehandlung an der bayerisch-österreichischen Grenze werden zwischen den Organen der betheiligten Regierungen von Bayern und Oesterreich die zur Erleichterung des durchgehenden Verkehres nöthigen Vereinbarungen getroffen werden.

An der österreichisch-schweizerischen Grenze sollen für die Zollbehandlung an den Anschlusspunkten der beiderseitigen Eisenbahnen vereinigte (österreichisch schweizerische) Zollämter mit den erforderlichen Befugnissen errichtet werden.

Die drei contrahirenden Regierungen werden bezüglich der zollämtlichen Abfertigung der ein-, aus- und durchgehenden Waaren, der Passagierseffecten und des Reisegepäckes jede nach den bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung gewähren.

Artikel 19.

Jede Zollbehörde respectirt den von den Zollbehörden eines der contrahirenden Staaten angelegten zollämtlichen Verschluss, solange derselbe den vorschriftsmässigen Bedingungen entspricht und unter dem Vorbehalte, den eigenen Verschluss beizufügen, wenn sie es für angemessen erachtet.

Die Verschlussanlage der Zollbehörden anderer, mit Bayern oder Oesterreich zollgeeinigter Staaten, wird jener der Zollbehörden Bayerns oder Oesterreichs gleichgeachtet.

Die näheren Förmlichkeiten der zollämtlichen Abfertigung, sowie die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Transportmittel und die Behandlung etwa vorkommender Verschlussverletzungen sollen von den Zollverwaltungen der betheiligten Staaten einverständlich festgesetzt werden.

Artikel 20.

Jeder der betreffenden Zollbehörden steht es frei, die Züge innerhalb des Landes und bis zur nächsten Station des Nachbarlandes durch Zollbedienstete begleiten zu lassen.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, für dieses Personale das erforderliche Unterkunftslocale herzustellen, und demselben die nöthigen Sitzplätze auf einem der Wagen in der Art, dass der ganze Zug übersehen werden kann, und den von der Begleitung zurückkehrenden Bediensteten in einem der Personenwagen mittlerer Classe die unentgeltliche Rückreise zu gewähren.

Artikel 21.

Die Passrevision, soferne eine solche stattfindet, sowie überhaupt die Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei, soll an denselben

Orten erfolgen, wo die Zollbehandlung eintritt, und jedenfalls keinen 1870
besonderen Aufenthalt der Reisenden verursachen.

Reisende, welche auf den durch gegenwärtigen Vertrag bestimmten Eisenbahnen durch Oesterreich ohne Aufenthalt transitiren, sollen während ihres Verweilens in den Bahnhöfen, soferne sie dieselben nicht verlassen, keiner speciellen Passcontrole unterzogen werden.

Artikel 22.

Die im Artikel 1 erwähnten Bahnen sollen auch zur Beförderung der Postsendungen benützt werden.

Zu diesem Zwecke werden die Postverwaltungen von Bayern, Oesterreich und der Schweiz das Einverständniss pflegen, um wenigstens für Einen von jeder Hauptstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen.

Längs der erwähnten Bahnen soll eine Telegraphenleitung für den Bahnbetrieb angelegt werden. Insoferne rücksichtlich der Manipulation des Post- und Telegraphendienstes noch besondere Verfügungen nothwendig sein sollten, werden dieselben von den Post- und Telegraphenverwaltungen der betheiligten Staaten verabredet werden.

Artikel 23.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst von den betheiligten Regierungen als erforderlich anerkannten Localitäten den betreffenden Aemtern unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Soferne ausser den eigentlichen Amtslocalitäten und dem Locale für die Zoll- oder Finanzwache auch noch Wohnungen für Bedienstete als nothwendig erkannt werden, soll die Eisenbahnverwaltung zwar zu deren Herstellung verpflichtet sein; es wird aber derselben der hiefür gemachte Aufwand von den betreffenden Verwaltungsbehörden mit fünf Percent in Form eines Miethzinses vergütet werden. Die Kosten der inneren Einrichtung, Erhaltung, Beleuchtung und Reinigung sind von den die Localitäten benützenden Verwaltungen zu tragen.

Artikel 24.

Im Falle die gedachten, auf österreichischem oder schweizerischem Gebiete gelegenen Eisenbahnstrecken durch Einlösung (Rückkauf) oder Heimfall von den bezüglichen Regierungen erworben werden sollten, wird für die entsprechende Fortführung des Betriebes auf diesen Strecken durch ein besonderes Uebereinkommen geeignete Vorsorge getroffen werden.

1870 Artikel 25.

Gegenwärtiger Vertrag soll ratificirt und die Auswechslung der Ratificationsurkunden sobald als möglich, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres, zu Wien vorgenommen werden.

So geschehen Bregenz, am 27. August 1870.

(L. S.) *Gagern* m. p. (L. S.) *Weber* m. p. (L. S.) *Tschudi* m. p.
(L. S.) *Suttner* m. p. (L. S.) *Weber* m. p.
(L. S.) *Aepli* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Bestimmungen dieses aus 25 Artikeln bestehenden Vertrages denselben und dessen nachstehendes Schlussprotokoll gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, solchen seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet, und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrucken lassen.

So geschehen in Unserer Hauptstadt Ofen, am 11. December im Jahre des Heiles Eintausend achthundert siebzig, Unserer Reiche im drei und zwanzigsten.

Franz Joseph m. p.

Graf *Beust* m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät:

Maximilian Freiherr *von Gagern* m. p.,
k. und k. Hof- und Ministerialrath.

Schlussprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten haben bei dem heute vorgenommenen Abschlusse und der Unterzeichnung eines Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn, Bayern und der Schweiz über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Feldkirch nach Buchs folgende Erläuterungen und nähere Bestimmungen in gegenwärtiges Schlussprotokoll aufgenommen:

I. ad Artikel 2.

Unter dem im Artikel 2 erwähnten Anschlusspunkte Oberriet soll überhaupt eine Verbindung in der Nähe von Oberriet verstanden sein, wie sich eine solche in Folge technischer Untersuchung als die geeignetste herausstellt. Bei Ertheilung der Concession für die Bahn

von Oberriet an die Linie Feldkirch-Bregenz, beziehungsweise nach 1870
Feldkirch, sollen in Betreff der Constructions- und Betriebsverhältnisse keine ungünstigeren Bedingungen als für die Vorarlberger Bahn gestellt werden, wenn solche nicht durch locale Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen.

Bezüglich der Mitbenützung der Bahnhöfe sollen die im gegenwärtigen Vertrage aufgestellten Grundsätze in Anwendung kommen.

II. ad Artikel 4.

Die k. und k. österreichische Regierung wird bei Genehmigung der Baupläne darauf Bedacht nehmen, dass die Uebelstände einer Kopfstation in Lauterach sowohl für den Verkehr von Lindau nach St. Margarethen, als auch in der Richtung von Feldkirch nach St. Margarethen, durch Anlage von Verbindungscurven thunlichst vermieden werde. Es wird als selbstverständlich betrachtet, dass die Vereinbarung über den unmittelbaren Anschluss an der Grenze nicht in der Form eines neuen Vertrages, sondern lediglich durch eine Verständigung der hierbei unmittelbar betheiligten Regierungen in beliebiger Form zu geschehen haben.

Dabei wird bemerkt, dass der Bau der Bahnbrücke über die die Landesgrenze bildende Laiblach von der königlich bayerischen Regierung übernommen wird, welche auch die Hälfte des hiefür sich ergebenden Kostenaufwandes trägt. Die andere Kostenhälfte fällt mit der Unterhaltung der Brücke den Concessionären der Vorarlberger Bahn zu.

III. ad Artikel 5.

Sollte der Bau der Vorarlberger Bahn früher als zu dem im Artikel 5 festgesetzten Termine vollendet werden können, so wird auch die königlich bayerische Regierung bedacht sein, die Bahnstrecke auf bayerischem Territorium gleichzeitig mit der Vorarlberger Bahn zur Vollendung zu bringen.

Im Falle durch Krieg oder andere ausserordentliche politische Ereignisse eine wesentliche Behinderung der Vollendung der Bahn innerhalb des vertragsmässigen Termines herbeigeführt werden sollte, werden die contrahirenden Staaten sich über eine angemessene Verlängerung desselben verständigen.

IV. ad Artikel 7.

Die Zustimmung zur eventuellen Anlage von Fahrbahnen für gewöhnliches Fuhrwerk an den beiden im Artikel 7 genannten Rheinbrücken soll in keinem Falle eine Verpflichtung der betheiligten Regierungen zu einer Beitragsleistung begründen.

1870 In Betreff der den Concessionären für die Kosten der Herstellung der Trottoirs zu gewährenden Entschädigung wird weitere Verständigung vorbehalten.

V. ad Artikel 8 und 9.

Es wird vorausgesetzt, dass die königlich bayerische Regierung mit den Concessionären der Bahn, sowohl wegen der Mitbenützung des Bahnhofes Lindau, als auch wegen der Ueberlassung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur Grenze seinerzeit ein Uebereinkommen treffe, welches mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages in Uebereinstimmung steht.

Was die Höhe der von den Concessionären für diese Mitbenützung des Bahnhofes und für den Pacht der Bahnstrecke von da an bis zur Grenze zu entrichtenden Entschädigung betrifft, so wird von Seite der königlich bayerischen Regierung bemerkt, dass sie beabsichtige, bei der Bestimmung dieses Pachtgeldes denjenigen Aufwand zu Grunde zu legen, welchen sie selbst für die Aufbringung und Verzinsung der auf die fraglichen Bauobjecte zu verwendenden Summen zu machen verpflichtet ist.

Zugleich bemerken die bayerischen Bevollmächtigten, dass nach Ansicht ihrer Regierung die von den Concessionären zu leistende Entschädigung auch eine entsprechende Quote für die Mitbenützung der bereits vorhandenen Objecte und Einrichtungen zu enthalten habe.

VI. ad Artikel 15.

Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendenziösen Begünstigung oder Benachtheiligung des Verkehres der Angehörigen des einen oder andern der contrahirenden Staaten vorzubeugen.

Es sollen daher Minderungen im Tarife oder sonstige Transporterleichterungen weder für gewisse Waarenclassen oder Waarenmengen, noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, soferne solche nur für alle Angehörigen der contrahirenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden.

Auch wird anerkannt, dass die Bestimmungen über Tarifirung, welche in der österreichischen Concessionsurkunde vom 17. August 1869 enthalten sind, mit der Bestimmung des Artikels 15 des Staatsvertrages nicht im Widerspruche stehen.

VII. ad Artikel 16.

Es besteht Einverständniss darüber, dass im Verkehre der Unternehmung der im Artikel 1 des Staatsvertrages erwähnten Bahnen mit den schweizerischen Eisenbahnen, und umgekehrt, die

Anwendung der sogenannten Differentialtarife, soweit solche nach 1870
den in jedem Staate bestehenden Bestimmungen als zulässig erscheinen, nicht ausgeschlossen sein sollen.

VIII. ad Artikel 22.

Die contrahirenden Regierungen werden in Folge des von den schweizerischen Bevollmächtigten geäusserten Wunsches auf die bald thunlichste Einführung fahrender Postbureaux in der Strecke von Lindau nach St. Margarethen Bedacht nehmen.

IX. ad Artikel 23.

Die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur unentgeltlichen Herstellung und Ueberlassung von Amtslocalitäten für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst erstreckt sich nur auf solche Amtslocalitäten, welche aus Anlass der Bahnanschlüsse nothwendig werden.

Wenn schon vorhandene Localitäten für die bezeichneten Zwecke benützt werden, so hat die Eisenbahnverwaltung für diese Benützung eine verhältnissmässige Entschädigung, beziehungsweise Rente, zu zahlen.

Bezüglich der Ausführung der gemäss dieses Artikels erforderlichen Bauherstellungen in den Bahnhöfen zu Buchs und St. Margarethen, haben die Concessionäre der Vorarlberger Bahn sich mit der Verwaltung der vereinigten Schweizer Bahnen zu verständigen.

X.

Auf besonderen Wunsch der k. und k. österreichischen Regierung erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, wenn sie von der königlich württembergischen Regierung hierzu veranlasst werden sollte, mit dieser behufs der Fortsetzung der Bodensee-Gürtelbahn von Lindau nach Friedrichshafen wiederholt in Verhandlung zu treten, jedoch unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass dieselbe der bayerischen Regierung zur Verbesserung ihrer Bahnverbindung mit dem Bodensee eine Bahnführung auf württembergischen Gebiete von der Landesgrenze bei Memmingen in der Richtung nach Hergatz in der von Bayern gewünschten Trace gestatte.

Bregenz, am 27. August 1870.

Gagern m. p.	*Weber* m. p.	*Tschudi* m. p.
	Suttner m. p.	*Weber* m. p.
		Aepli m. p.

1870

647.

5 septembre 1870.

Ordonnance du ministère Impérial Royal du commerce concernant l'accession de la société du câble Ralli et Binney à la convention télégraphique internationale.

(Tel. V. Bl. 1870, 27.)

Beitritt der griechischen Kabelgesellschaft Ralli et Binney zum internationalen Telegraphenvertrage.

Die Telegraphen-Compagnie Ralli et Binney, welcher die königl. griechische Regierung die Concession zur Herstellung telegraphischer Verbindungen zwischen den Inseln des griechischen Archipels untereinander, sowie zwischen diesen und dem griechischen Continente ertheilt hat, ist für die von derselben bereits hergestellten Linien: Sunio-Kythnos-Syra, Corfu-Ste Maura-Ithaka-Cephalonia-Zante und Spezzia-Porto-Cheli, sowie für die concessionirte, aber noch nicht dem Verkehre übergebene Linie Syra-Andros-Tinos-Chalkis der internationalen Telegraphenconvention, ddo. Paris 17. Mai 1865, revidirt zu Wien am 21. Juli 1868, im Sinne des Artikels 66 dieses Vertrages beigetreten. Dieser Beitritt hat jedoch vorläufig nur provisorisch zu gelten. Demzufolge ist in den dem internationalen Telegraphenvertrage angefügten „Tabellen über die in Ausführung des Vertragsartikels 34 festgesetzten Taxen für Aufstellung der internationalen Tarife" unter „*A Taxes terminales* — Terminaltaxen" nach den Worten:

		Frcs.	Cts.
Grèce	*Pour toutes les correspondances*	*1*	—

einzutragen:

Taxes de la Compagnie dite Ralli et Binney:		
De Corfou à Ste. Maure	*3*	—
De Sounio à Syra	*3*	—
De Ste. Maure à Zante	*1*	*50*
De Spezzia à Porto Cheli	*1*	*50*

648. 1870

20 septembre 1870.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord pour régler les conditions de naturalisation des sujets émigrés réciproques. Conclu à Vienne. Ratifié à Ischl, le 6 juillet 1871. Ratifications échangées à Vienne, le 14 juillet 1871.

(R. G. Bl. 1871, Nr. 74.)

Staatsvertrag vom 20. September 1870, mit den Vereinigten Staaten von Amerika wegen Regelung der Staatsbürgerschaft der aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach den Vereinigten Staaten von Amerika und aus diesen nach Oesterreich-Ungarn auswandernden gegenseitigen Staatsangehörigen. Abgeschlossen zu Wien am 20. September 1870; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ischl am 6. Juli 1871; die Ratificationen ausgewechselt zu Wien am 14. Juli 1871.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentum facimus:

Posteaquam a Nostro et a potentissimi Praesidis unitorum Statuum Americae Plenipotentiario ad definiendas patriae relationes eorum, qui ex Austro-Hungarico Imperio in Status Unitos Americae aut ex Statibus Unitis Americae in territorium Imperii Austro-Hungarici emigranti; Conventio die vigesimo mensis Septembris anni millesimi octingentesimi septuagesimi Viennae inita et signata est, tenoris sequentis:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn und der Präsident der vereinigten Staaten von Amerika, von dem Wunsche geleitet, die Staatsbürgerschaft jener Personen zu regeln, welche aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach den Vereinigten Staaten von Amerika und aus den Vereinigten Staaten von Amerika nach den Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie auswandern, haben beschlossen, über diesen Gegenstand in Verhandlung zu treten, und haben zu diesem Ende Bevollmächtigte ernannt, um eine Convention abzuschliessen, und zwar:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich und Apostolischer König von Ungarn:

den Herrn Friedrich Ferdinand Grafen von Beust, Allerhöchstihren geheimen Rath und Kämmerer, Reichskanzler, Minister des

1870 kaiserlichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Grosskreuz des St. Stephan- und des Leopold-Ordens;

und der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika:

den Herrn John Jay, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Vereinigten Staaten von Amerika bei Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät,

welche die folgenden Artikel vereinbart und unterzeichnet haben:

Artikel I.

Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche sich ununterbrochen durch wenigstens fünf Jahre in den Vereinigten Staaten von Amerika aufgehalten haben und während dieses Aufenthaltes naturalisirte Bürger der Vereinigten Staaten geworden sind, sollen von der Regierung Oesterreichs und Ungarns als amerikanische Bürger angesehen und als solche behandelt werden.

Umgekehrt sollen Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika, welche sich ununterbrochen durch wenigstens fünf Jahre in den Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie aufgehalten haben, und während dieses Aufenthaltes Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie geworden sind, von den vereinigten Staaten als österreichische oder ungarische Staatsbürger angesehen und als solche behandelt werden.

Die blosse Erklärung der Absicht, Staatsangehöriger des einen oder des anderen Landes zu werden, soll für keinen Theil die Wirkung der Naturalisation haben.

Artikel II.

Ein naturalisirter Staatsangehöriger des einen Theiles bleibt bei seiner Rückkehr in das Gebiet des anderen Theiles für eine vor seiner Auswanderung begangene, nach den Gesetzen seines ursprünglichen Vaterlandes strafbare Handlung der Untersuchung und Bestrafung unterworfen, soferne nicht nach den bezüglichen Gesetzen seines ursprünglichen Vaterlandes Verjährung oder sonstige Straflosigkeit eingetreten ist.

Namentlich soll ein nach Artikel I als amerikanischer Staatsbürger zu erachtender früherer Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie nach den daselbst bestehenden Gesetzen wegen Nichterfüllung der Wehrpflicht zur Untersuchung und Strafe gezogen werden können:

1. wenn er ausgewandert ist, nachdem er bei der Aushebung der Wehrpflichtigen bereits als Recrut zum Dienste im stehenden Heere herangezogen war;

2. wenn er ausgewandert ist, während er im Dienste bei den Fahnen stand oder nur auf bestimmte Zeit beurlaubt war;

3. wenn er als auf unbestimmte Zeit Beurlaubter oder als Reserve- oder Landwehrmann ausgewandert ist, nachdem er bereits eine Einberufungsordre erhalten, oder nachdem bereits eine öffentliche Aufforderung zur Stellung erlassen oder der Krieg ausgebrochen war. 1870

Dagegen soll ein in den Vereinigten Staaten naturalisirter früherer Staatsbürger der österreichisch-ungarischen Monarchie, welcher sich bei oder nach seiner Auswanderung durch andere als die in Ziffer 1. 2 und 3 bezeichneten Handlungen oder Unterlassungen gegen die gesetzlichen Bestimmungen über die Wehrpflicht vergangen hat, bei seiner Rückkehr in sein ursprüngliches Vaterland weder nachträglich zum Kriegsdienste herangezogen, noch wegen Nichterfüllung seiner Wehrpflicht zur Untersuchung und Strafe gezogen werden.

Artikel III.

Der Vertrag über die wechselseitige Auslieferung von der Strafjustiz durch die Flucht sich entziehenden Verbrechern, welcher zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie einerseits und den Vereinigten Staaten von Amerika anderseits am 3. Juli 1856 abgeschlossen worden ist, sowie die am 8. Mai 1848 unterzeichnete Additional-Convention zu dem zwischen denselben Regierungen abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage vom 27. August 1829, und namentlich die Bestimmungen des Artikels IV dieser Additional-Convention über die Auslieferung der Deserteure von Kriegs- und Handelsschiffen, bleiben unverändert fortbestehen.

Artikel IV.

Derjenige, welcher aus dem einen Staate ausgewandert und nach Artikel I als Angehöriger des anderen Staates zu erachten ist, soll bei etwaiger Rückkehr in sein früheres Vaterland nicht angehalten werden können, in die alte Staatsangehörigkeit zurückzutreten. Wenn er dieselbe mit seinem Willen jedoch wieder erwirbt und auf sein durch Naturalisation erworbenes Staatsbürgerrecht wieder verzichtet, so soll ein solcher Verzicht zulässig und soll für die Anerkennung der Wiedererwerbung des Staatsbürgerrechtes im ursprünglichen Heimatsstaate eine gewisse Dauer des Aufenthaltes in diesem Staate nicht erforderlich sein.

Artikel V.

Der gegenwärtige Vertrag tritt sofort nach Austausch der Ratificationen in Kraft und hat für 10 Jahre Giltigkeit.

Wenn kein Theil dem anderen sechs Monate vor dem Ablaufe dieser 10 Jahre Mittheilung von seiner Absicht macht, denselben alsdann aufzuheben, so soll er ferner in Kraft bleiben bis zum Ablaufe

1870 von zwölf Monaten, nachdem einer der contrahirenden Theile dem anderen von einer solchen Absicht Kenntniss gegeben.

Artikel VI.

Die gegenwärtige Convention soll von Seiner Majestät dem Kaiser von Oesterreich und König von Ungarn nach eingeholter verfassungsmässiger Zustimmung der beiden Gesetzgebungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und von dem Präsidenten der Vereinigten Staaten mit und unter Zustimmung des Senates der Vereinigten Staaten ratificirt und die Ratificationen zu Wien innerhalb zwölf Monaten vom Datum derselben ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten diese Uebereinkunft sowohl in deutscher, als in englischer Sprache unterzeichnet und derselben ihr Insiegel beigesetzt.

So geschehen in Wien, am zwanzigsten September im Jahre des Herrn Eintausend Achthundert und Siebzig, im zweiundzwanzigsten Jahre der Regierung Seiner kaiserlich und königlich Apostolischen Majestät und im fünfundneunzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.) *Beust* m. p. (L. S.) John *Jay* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis illos omnes ratos confirmatosque habere profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso munire jussimus.

Dabantur in oppido Nostro Ischl die sexto mensis Julii anno millesimo octingentesimo septuagesimo primo, Regnorum Nostrorum vigesimo tertio.

Franciscus Josephus m. p.

Ferdinandus Comes *a Beust* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Joannes Liber Baro *a Vesque-Püttlingen* m. p.
C. et R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

649. 1870

28 septembre 1870.

Décret du Gouvernement central maritime, concernant les dispositions à l'égard de l'intervention des fonctionnaires consulaires dans les cas de visites douanières à bord des bâtiments austro-hongrois dans les ports italiens et des bâtiments italiens dans les ports austro-hongrois.

(Ann. mar. 1876, p. 56.)

Decreto dell' i. r. Governo centrale marittimo di data 20 settembre 1870, N. 6887 diretto agl' ii. rr. Consolati generali austro-ungarici in Venezia, Napoli, Palermo e Genova, nonchè ai Consolati austro-ungarici in Livorno, Brindisi ed Ancona, concernente le disposizioni sull' intervento dei funzionari consolari in occasione di visite doganali a bordo di bastimenti austro-ungarici nei porti italiani, e di bastimenti italiani nei porti austro-ungarici.

Giusta dispaccio 6 corr., N. 13445, dell' i. e r. Ministero degli affari esteri, la regia legazione italiana in Vienna con nota 5 marzo 1869, tornando sull' argomento delle modalità, sotto le quali devono aver luogo nei porti austro-ungarici le visite dei bastimenti italiani, e quelle dei bastimenti austro-ungarici nei porti del regno d' Italia, argomento che forma tema del decreto 10 luglio 1868, N. 5110, ebbe ad avvertire, che il suo Governo non solo bramava, che i funzionarî consolari fossero dispensati dall' obbligo d' intervenire nelle visite doganali a bordo dei bastimenti della sua nazione nei casi ordinari, ma ben anco che fossero autorizzati gli organi doganali di ambidue gli Stati a praticare nei detti casi le visite senza darne previo avviso al rispettivo officio consolare; poichè tali visite risulterebbero bene spesso vuote di effetto, ove si conservasse l'obbligo di darne sempre previo avviso al Consolato o di dover attendere, prima di praticarle, l' arrivo del funzionario consolare.

L' i. r. Ministero del commercio, al quale quello degli esteri accompagnò la detta proposta del regio Governo italiano, passò in argomento di concerto tanto coll' i. r. Ministero delle finanze, quanto coi regi Ministeri ungarici delle finanze e del commercio; e con nota 28 agosto a. c., N. 2845-156, partecipò al sullodato i. e r. Ministero degli affari esteri, che tanto da parte sua, quanto da quella degli altri Ministeri cointeressati veniva aderito alla proposta del regio Governo italiano.

Egli è perciò che, ottemperando al sovracitato ministeriale dispaccio si avverte, che in base a tale concerto preso fra l' i. e r. Governo e quello regio italiano, gli organi doganali del regno d'Italia sono nei tre casi più sotto indicati, dispensati dal dare previo avviso

1870 agli i. e r. funzionarî consolari della visita doganale, che saranno per praticare a bordo di bastimenti mercantili austro-ungarici.

Questi casi, giusta il decreto 31 agosto p. p., N. 895-F. M., dell'i. r. Ministero delle finanze, rivolto alla i. r. Direzione provinciale di finanza in Zara ed alla Direzione di finanza in Trieste, sono per reciprocanza i seguenti:

I. Nell'esercizio del servizio di sorveglianza per mare e nei casi contemplati dalle norme doganali gli organi doganali e della guardia di finanza potranno recarsi entro 10 chilometri dalla sponda a bordo dei bastimenti italiani per domandare il manifesto od altri documenti di bordo, per altro essi non vi potranno eseguire visite o ricerche, salvo che dopo l'arrivo al prossimo Ufficio doganale essi abbiano invitato ad intervenirvi il funzionario consolare.

II. Gli organi doganali e della guardia di finanza possono inoltre lasciare una guardia a bordo di un bastimento nel porto, qualora sussistano indizî di una contravenzione di finanza o qualora la legge prescriva una simile cautela. Per altro all'uopo di ulteriori pratiche d'ufficio, la cui esecuzione si renda necessaria per constatare la contravvenzione di finanza, devesi invitare ad intervenirvi il funzionario consolare.

III. L'intervento dei funzionarî consolari finalmente non è necessario per quelle dichiarazioni, che i capitani mercantili, giusta le vigenti norme, devono fare per conseguire un regolare procedimento, eccettuati quei casi speciali, in cui trattasi di rilevare dei fatti che possano dar campo ad infliggere una penalità.

Locchè si partecipa a codesto i. e r. Consolato per opportuna norma ed osservanza e per conforme comunicazione agli Uffici consolari ad esso subordinati, al quale scopo si unisce un corrispondente numero di esemplari della presente circolare.

650.

5 octobre 1870.

Acte de délimitation de frontières près Nauders et Finstermünz conclu, à Nauders, entre l'Autriche et la Suisse, en exécution du traité du 14 juillet 1868.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Grenzmarkirungsact zwischen Oesterreich und der Schweiz bei Nauders und Finstermünz in Ausführung des Staatsvertrages vom 14. Juli 1868, aufgenommen zu Nauders am 5. October 1870.

Gegenwärtig:

Von Seite der k. k. österreichischen Regierung:

Dr. Anton Hoflacher,

Bezirkshauptmann in Landeck.

Alois Hirn, 1870
k. k. Bauadjunct in Landeck.

Von Seite der schweizerischen Regierung:

Rudolf Albertini,
Bezirksingenieur in Samaden.

In Folge des Eingangs bezogenen Staatsvertrages wurden gemäss Protokolls vom 28. September 1868 von beiderseitigen Commissären der k. k. österreichischen und der schweizerischen Regierung die Grenzpunkte zwischen den beiden Staaten von Altfinstermünz bis zum Schergen oder Schalksbach festgesetzt und gleichzeitig erwähnt, dass von Martinsbruk bis Altfinstermünz die Mitte des Innflusses und vom Schergen- oder Schalklhof der Schergen oder Schalklbach bis Spissermühl die Grenze der beiderseitigen Staaten zu bilden habe. Als Ausgangspunkt zu Martinsbruk wurde die dortige Innbrücke angenommen. Demgemäss waren an den bestimmten Punkten noch Grenzsteine zu setzen, und nach Artikel 3 des bezogenen Staatsvertrages die bestehenden Wun- und Weidemarken zwischen den Gemeinden Nauders und Schleins im gegenseitigen Einverständnisse durch eigentliche Landesmarken zu ersetzen, und zwar von der Mitte der Brücke zu Martinsbruk nach Süden gegen den Pitzlat.

Zu diesem Zwecke sind nun die voraufgeführten Abgeordneten der beiderseitigen Regierungen am 3. d. M. Abends in Nauders zusammengetreten. Die k. k. Statthalterei in Innsbruck hat hiezu mit Erlass vom 10. v. M., Z. 15284, die beiden obenaufgeführten zur Vornahme der Grenzregulirung am 28. September 1868 ernannten Commissäre auch als zu diesem Acte für ermächtigt angesehen. Der schweizerische hohe Bundesrath hat jedoch gemäss Note vom 12. v. M. die bezügliche Abordnung lediglich der Cantonalregierung in Chur überlassen, welche laut Mittheilung vom 14. v. M. hiezu den Herrn Bezirksingenieur Rudolf Albertini zu Samaden bestimmte.

Die erwähnten Commissäre haben nun am 4. d. M. die Strecke von Pitzlat nach Martinsbruk begangen und dort folgende Grenzpunkte und die durch dieselben gegebene Linie als Grenzlinie zwischen Oesterreich und der Schweiz, resp. zwischen Tirol und dem Canton Graubündten festgesetzt und als richtig anerkannt. Den obersten Grenzpunkt am Pitzlat bildet, etwa 1500 Fuss unterhalb des Fusses der Felskuppe dieses Berges, ein Lagerstein in der Grösse von circa 50 Kubikschuh. Auf diesem Steine stehen noch von früher her die Buchstaben *R N S*, weil dies derjenige Punkt ist, wo die Gemeindegrenzen von Reschen, Nauders und Schleins zusammenstossen. Als neue Landesmarke wurden die Buchstaben *T*

1870 und *S* auf den entgegengesetzten Seiten eingehauen. Von dort aufwärts steht kein Markstein mehr, sondern es bildet die gerade auf den Felskamm zu ziehende Linie die Staats- und Landesgrenze. Von dort abwärts ist am Fusse des steilen Bergabhanges bei dem sogenannten Kalkofen zur Bezeichnung des zweiten Grenzpunktes ein behauter Markstein eingesetzt, welcher wieder auf den zwei entgegengesetzten Seiten die Buchstaben *T* und *S* trägt. An dieser Stelle war früher kein Markstein.

Auf dem dritten Punkte blieb der alte Markstein stehen, er wurde nur behaut und gleichsam mit obigen Buchstaben versehen. Er liegt an einem Abhange, rücksichtlich ober demselben, wo ein Fusssteig vorüberführt.

Der vierte Grenzpunkt ist durch zwei Marksteine bezeichnet, nämlich der alte, welcher noch stehen blieb, und in der Nähe desselben (Entfernung von circa zwei Klaftern) durch einen neu gesetzten behauenen, mit obigen Buchstaben versehenen Stein. Diese Marksteine stehen oberhalb eines steilen Abhanges, von wo man in eine Thalmulde hinuntersieht, in welcher zur Bezeichnung des fünften Grenzpunktes in der genau ausgemittelten Richtung ein behauener, ebenfalls mit den Buchstaben *T* und *S* versehener Markstein in Gegenwart der Commission gesetzt wurde, weil früher an dieser Stelle kein Grenzzeichen war.

Von dort führt die Linie zum sechsten Grenzpunkte, welcher durch einen ziemlich grossen Lagerstein gebildet ist. Es ist dies ein alter Grenzstein, und wurden auf behauenen Flächen desselben die Buchstaben *T* und *S* eingemeisselt. Gegenwärtig steht hart daneben ein ziemlich grosser Baum. Weiter abwärts ist die Grenze durch einen neugesetzten Stein, mit obigen Buchstaben versehen, bezeichnet. Er ist dort eingesetzt, wo bereits früher ein Markstein stand. Wieder weiter abwärts stehen zur Grenzbezeichnung zwei Marksteine, nämlich ein alter solcher und ein etwa ein paar Klafter oberhalb desselben neugesetzter, behauener, mit den Buchstaben *T* und *S* versehener Markstein.

Die weitere Grenzlinie ist durch den weiter unten an einem Waldwege, und zwar hart oberhalb desselben in Plattform stehenden Markstein gegeben. Es ist der alte derlei Stein, wurde nur neu behauen und auf den entgegengesetzten Seiten mit den Buchstaben *T* und *S* bezeichnet.

Der zehnte Grenzpunkt ist weiter unten am Beginne der sogenannten Scharfenklamm oder eigentlich am oberen Ende derselben durch einen neugesetzten behauenen Markstein fixirt, welcher auf den entgegengesetzten Seiten die Buchstaben *T* und *S* trägt. Dieser Markstein steht etwa ein paar Klafter oberhalb des dort vorbeiführenden Waldweges. Von dort wird die Grenze durch die gleich

unterhalb dieses Waldweges beginnende Schlucht, die sogenannte 1870
Schrofenklamm, gebildet, mit welcher weiter abwärts ein Riss (Erdrinne) in Verbindung steht, welches oberhalb des Gärtchens, welches zu dem am rechten Innufer an der Martinsbruker Innbrücke befindlichen Wohnhause gehört, in den Inn ausmündet.

Demnach geht die Landesgrenze von dem obgenannten zehnten Marksteine abwärts zuerst durch die obenbezeichnete Felsschlucht und dann durch die Mitte des beschriebenen Risses bis in die Mitte des Innflusses und von dort bis zur Mitte der gegenwärtigen Innbrücke in Martinsbruk.

Das obbezeichnete die Grenzlinie bildende Riss dürfte etwa zwanzig Klafter oberhalb der Innbrücke zu Martinsbruk in den Inn einmünden. Zur besseren Bezeichnung dieses Risses und resp. der Staatsgrenze werden an beiden Seiten desselben in ganz gleicher Richtung zwei Marksteine (auf jeder Seite einer), wovon der eine den Buchstaben *T* und der andere den Buchstaben *S* bekommt, gesetzt. Die Punkte hiefür wurden commissionell bezeichnet, wesswegen eine weitere Verificirung dieser Marksteine nicht mehr nöthig ist.

Nachdem diese Grenzmarkirung am gestrigen Tage vorgenommen und geschlossen war, hat sich die Commission am heutigen Tage nach Altfinstermünz begeben und dort die auf Grund des Grenzregulirungs-Protokolles vom 28. September 1868 aufgestellten Grenzmarken von der Innbrücke auswärts bis zum Schalkl- oder Schergenbach begangen und in Augenschein genommen. Der erste Grenzpunkt ist am linken Ufer des Inns am Felsblocke bei der Altfinstermünster Brücke durch die eingehauenen Buchstaben *T* und *S* bezeichnet.

Der zweite Grenzpunkt ebenso am Felskopf vor dem ersten Lahnstrich.

Auf gleiche Weise der dritte am Felskopf beim zweiten Lahnstrich.

Als vierte Marke wäre bei der Föhre beim dritten Bahnstrich ein Grenzstein zu setzen gewesen. Da jedoch diese Lage inzwischen von der Muhr überschüttet wurde, hat man diesen Grenzpunkt 42 Klafter auswärts in gleicher Linie durch die auf einen Felsblock eingegrabenen Buchstaben *T* und *S* bezeichnet.

Auf gleiche Weise wurde der fünfte Markpunkt am Felskopf beim Beginne des Schalklhofs bezeichnet. Von dort wird dann der Schalklhof derart abgegrenzt, dass die bergauf führende Grenzlinie durch drei in mässigen Entfernungen aufeinanderfolgende Felsblöcke, auf welchen die Buchstaben *T* und *S* eingehauen sind, bezeichnet ist.

1870 Der neunte Grenzpunkt ist durch einen oberhalb der anderen liegenden Felskopf mit denselben eingehauenen Buchstaben bezeichnet. Von dort führt die Staatsgrenze auswärts gegen den Schalklbach, resp. bis zu demselben, und ist noch durch drei Marken festgestellt, wovon und die erste nach unserer Reihenfolge zehnte durch die auf einen grossen eingegrabenen Markstein gemeisselten Buchstaben *T* und *S* fixirt ist.

Der eilfte Grenzpunkt ist durch die gleichen auf einen alten Stein eingehauenen Buchstaben bezeichnet.

Die zwölfte Marke bildet ein mit denselben Buchstaben versehener behauter neugesetzter Markstein, neben einer grossen Steinplatte. Zur besseren Dauerhaftigkeit hat man die Eingrabung der Buchstaben *T* und *S* auch auf dieser Steinplatte angeordnet. Von dort führt die Grenzlinie zum Schalklbach.

Da die um den Schalklhof gelegenen Marken nicht mit Ziffern, sondern mit den Buchstaben *T* und *S* bezeichnet wurden, was auf einem einfachen Versehen beruht, so haben die gefertigten Commissäre beschlossen, nicht nur diese, sondern die sämmtlichen Marksteine, welche das gegenwärtige Protokoll umfasst, zur grösseren Deutlichkeit noch mit fortlaufenden Nummern versehen zu lassen, und haben die Ausführung dieses Beschlusses sogleich angeordnet und eingeleitet. Demgemäss erhalten die Marken vom Piztlat angefangen bis abwärts zur Einmündung des obbeschriebenen Risses in den Inn bei Martinsbruk die fortlaufenden Nummern von 1 bis 11 und von Altfinstermünz bis zum Schergen- oder Schalklbach von 1 bis 12.

Nachdem die vorbeschriebene Reichsgrenze vom Pitzlat bis Martinsbruck auch gleichfalls die Gemeindegrenze und ebenso die Wun- und Weidegrenze zwischen der tirolischen Gemeinde Nauders und der schweizerischen Gemeinde Schleins bildet, so wurden die beiden Vorsteher dieser Gemeinden zu dieser Grenzmarkirung beigezogen.

Sie haben dieselbe mitgemacht und auch ihrerseits in dieser letzteren Beziehung die in diesem Protokolle beschriebenen Grenzen als richtig anerkannt.

Da ferner die Reichsgrenze von Altfinstermünz bis zum Schalklbach auch die Gemeindegrenze zwischen Schleins und Nauders und die Grenze für den Schalklhof bildet, mit Ausnahme des im Protokolle vom 28. September 1868 aufgeführten neutralen Weges (Strasse), und der Weide- und Holzbezugsrechte des Schalklhofes, so haben die beiden vorerwähnten Vorsteher auch dieser Markirung beigewohnt, und dagegen keine Einwendung erhoben.

Schliesslich wird noch zur Aufklärung bemerkt, dass seitens der Gemeinde Schleins nicht der gegenwärtige Gemeindevorstand,

sondern der zu diesem Zwecke abgeordnete Altvorsteher von 1870 Schleins Johann S-charplaz intervenirt hat.

Vorgelesen und gefertigt:

Dr. Anton Hoflacher,
k. k. Bezirkshauptmann, österreichischer Commissär.

Alois Hirn,
k. k. Bauadjunct, österreichischer Commissär.

Rudolf Albertini,
Bezirksingenieur, schweizerischer Commissär.

Alois Thuila,
Vorsteher in Nauders.

Johann S-charplaz,
für die Gemeinde Schleins.

651.

8 novembre 1870.

Règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube.

(R. G. B. 1873, Nr. 16.)

Règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870, applicable au Bas-Danube.

La Commission européenne du Danube, vu l'article 112 du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube, en date du 2 novembre 1865, annexé à l'acte public relatif à la navigation des embouchures du dit fleuve, signé à Galatz le même jour et ratifié dans la séance de la Conférence de Paris, en date du 28 mars 1866;

Attendu que conformément au dit article 112, le règlement susénoncé a été modifié dans un grand nombre de ses dispositions;

Que d'un autre côté, des dispositions nouvelles ont été édictées pour répondre à des besoins reconnus postérieurement à la mise en vigueur du susdit règlement du 2 novembre 1865;

Considérant que cette diversité des dispositions de police applicables au Bas-Danube est un obstacle à ce que les navigateurs acquièrent facilement une connaissance suffisante de celles qui ont pour eux un caractère obligatoire;

Qu'il y à dès lors opportunité de réunir ces dispositions en un seul règlement, après les avoir soumises à une nouvelle révision;

Arrête le règlement dont la teneur suit:

1870

Dispositions générales.

Article 1.

L'exercice de la navigation sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, est placé sous l'autorité de l'inspecteur-général de la navigation du Bas-Danube et du capitaine du port de Soulina.

Ces deux agents fonctionnent, l'un et l'autre, sous la surveillance de la Commission européenne du Danube; leur autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Article 2.

L'exécution des règlements applicables au Bas-Danube est également assurée par l'action des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures conformément à l'article 19 du traité de Paris.

Chaque station navale agit sur les bâtiments de sa nationalité et sur ceux dont elle se trouve appelée à protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit par suite d'une délégation générale ou spéciale.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour intervenir, les autorités préposées à la police du fleuve peuvent recourir aux bâtiments de guerre de la puissance territoriale.

Article 3.

L'inspecteur-général est spécialement préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

Il est assisté de plusieurs surveillants répartis sur les diverses sections fluviales de son ressort.

Article 4.

Le capitaine du port de Soulina est chargé de la police du port et de la rade extérieure de Soulina.

Article 5.

Les capitaines marchands, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, sont tenus d'obtempérer aux ordres qui leur sont donnés, en vertu du présent règlement par l'inspecteur-général et par le capitaine du port de Soulina, ou par les agents placés sous leurs ordres.

Ils sont également tenus de leur décliner, s'ils en sont requis, leurs noms, ainsi que la nationalité et les noms de leurs bâtiments, et de leur présenter leur rôle d'équipage, sans préjudice aux dispositions des articles 10, 17, 23 et 74 ci-dessous.

Une instruction spéciale émanée de la Commission européenne règle, dans ses détails, l'action de l'inspecteur-général et du capitaine du port.

Article 6. 1870

Indépendamment des fonctions judiciaires qu'ils remplissent dans les cas prévus par les articles 90 et 151 du présent règlement, l'inspecteur-général et le capitaine du port de Soulina prononcent sommairement dans les différends entre les capitaines et leurs équipages, en se faisant assister par deux capitaines de la nationalité des parties litigantes, ou à leur défaut, par deux autres capitaines. Ils n'exercent toutefois cette partie de leurs attributions qu'autant que l'un des intéressés a réclamé leur intervention et qu'il ne se trouve pas sur les lieux une autre autorité compétente.

Titre I.

De la police de la rade et du port de Soulina.

Chapitre I.

De la police de la rade de Soulina.

Article 7.

La rade de Soulina comprend les eaux de la mer, sur un rayon de deux milles nautiques autour de la tête de la digue du Nord.

Article 8.

Tout bâtiment qui arrive en rade de Soulina, en venant de la mer, est tenu de hisser son pavillon national.

Article 9.

S'il reste en rade pour charger ou décharger sa cargaison, il est néanmoins soumis aux ordres du capitaine du port de Soulina et de ses agents, pour tout ce qui concerne la police de la navigation.

Il a notamment à se conformer aux dispositions du présent règlement comprises sous le titre V et relatives au service des alléges.

Article 10.

Il doit mouiller à l'endroit qui lui est désigné par le chef ou par le sous-chef des pilotes de Soulina.

Après quoi, le capitaine ou son second se présente, dans les vingt-quatre heures, au bureau du capitaine du port pour y déposer les papiers du bâtiment.

Article 11.

Il est interdit aux embarcations des navires mouillés sur la rade de s'engager dans la passe et de circuler dans le port, pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

1870

Chapitre II.

De la police du port de Soulina.

Article 12.

Le port de Soulina comprend le bras de Soulina sur une longueur de trois milles nautiques, en partant de l'ouverture de la passe formée par les têtes des digues de l'embouchure.

Article 13.

Aucun navire à voiles ou à vapeur jaugeant plus de cent tonneaux ne peut franchir la passe de Soulina, soit en venant de la mer, soit en sortant du fleuve, sans avoir à bord un pilote breveté par l'administration locale.

Cette disposition, toutefois, n'est pas applicable aux bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, lesquels peuvent se servir de leurs propres pilotes.

Sont également dispensés de l'obligation de prendre un pilote breveté, les bâtiments ne jaugeant pas plus de cent cinquante tonneaux, qui traversent l'embouchure de Soulina sur lest.

Le service du pilotage est réglé par des dispositions spéciales comprises sous le titre IV du présent règlement.

Article 14.

Aucun navire ne peut entrer dans le port de Soulina ou en sortir, sans hisser son pavillon national.

Les autorités du port ne permettent le passage à aucun navire sans pavillon.

Article 15.

Dans le cas où, par suite de gros temps, le chenal de Soulina est jugé impraticable par le capitaine du port, un pavillon bleu est arboré sur la tour du phare, et indique que les pilotes de l'administration ne peuvent aller en rade.

Article 16.

Les capitaines sont tenus de jeter l'ancre aux endroits qui leur sont désignés par les autorités du port et de changer de mouillage sur la réquisition de ces autorités, lorsque cela est reconnu nécessaire.

Il est interdit aux bâtiments à vapeur dont la longueur dépasse cent trente pieds anglais, ainsi qu'aux convois de remorque, de virer de bord, lorsqu'ils arrivent d'amont, dans une des sections du port de Soulina où sont stationnés d'autres bâtiments.

Article 17.

Les capitaines se présentent, dans les vingt-quatre heures de leur arrivée, au bureau du capitaine du port, pour y produire leurs papiers de bord.

Il sont tenus également, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au directeur de la caisse de navigation de Soulina, qui appose sur le rôle d'équipage de chaque bâtiment entrant dans le Danube, quelle que soit sa capacité, une estampille portant ces mots: „Commission européenne du Danube, caisse du navigation de Soulina", la date de l'année et un numéro d'ordre. 1870

Si les navires qui viennent de la mer ne s'arrêtent pas plus de vingt-quatre heures à Soulina, les papiers de bord sont rendus immédiatement aux capitaines, après l'accomplissement des formalités prescrites; dans le cas contraire, ils restent déposés au bureau du capitaine du port, par l'entremise duquel ils sont transmis, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente; sauf ce cas, le rôle d'équipage doit toujours se trouver à bord du bâtiment.

Article 18.

Une fois à l'ancre, les bâtiments s'amarrent par des câbles aux poteaux établis à cet effet le long des deux rives, ou aux bâtiments déjà mouillés, sans, toutefois, qu'il puisse y avoir jamais plus de trois corps amarrés bord-à-bord le long de chaque rive.

Ils rentrent leur bâton de foc et leurs bouts-dehors, qui ne peuvent servir, en aucun cas, à amarrer les embarcations.

Pendant toute la durée du mouillage, les vergues restent brassées de l'avant à l'arrière.

Article 19.

Il est interdit aux bâtiments de petit cabotage, ainsi qu'aux alléges, de circuler dans le port pendant la nuit.

Les embarcations du port ou des bâtiments marchands ne peuvent se déplacer pendant la nuit, sans porter un fanal éclairé.

Article 20.

Il n'est pas permis de chauffer, dans l'intérieur du port, du goudron ou de la poix, à bord des bâtiments.

Les capitaines veillent à ce qu'il ne soit fait usage, à leur bord, de lumières quelconques, autres que des lampes à verre ou des lanternes.

Article 21.

Le capitaine de tout bâtiment arrivant dans le port de Soulina, avec un chargement composé, exclusivement ou en partie, de pétrole, de poudre à canon ou de mine ou d'autres matières explosibles, est tenu d'en faire immédiatement sa déclaration au bosseman ou au pilote, avant de pendre son mouillage, et de produire l'autorisation dont il doit être muni pour l'importation de la poudre.

1870

Article 22.

Les bâtiments ayant du pétrole à bord ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, sur la rive gauche, en aval de tous les autres bâtiments, et il leur est interdit de s'amarrer ou de jeter l'ancre dans aucune autre section du port.

Les bâtiments ayant à bord des matières explosibles ne peuvent mouiller que dans la partie supérieure du port, en amont de tous les autres bâtiments, et ils sont tenus de porter un pavillon rouge en tête du mât de misaine.

Article 23.

Avant de sortir du port pour prendre la mer, les capitaines se présentent au bureau du capitaine du port pour y produire leurs papiers, et ils sont également tenus, à l'exception des capitaines des bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, de présenter leurs papiers au directeur de la caisse de navigation, qui annulle alors, au moyen de l'empreinte d'une griffe, l'estampille apposée, à l'entrée, sur le rôle d'equipage, conformément à l'article 17 ci-dessus.

Le rôle ne peut être rendu au capitaine avant qu'il n'ait produit son connaissement si son bâtiment sort chargé, mais pour les bâtiments qui reçoivent ou complètent leur chargement sur la rade de Soulina, la production du connaissement peut être remplacée par celle d'un manifeste certifié par l'autorité consulaire ou locale compétente, et faisant connaître la nature et la quantité des marchandises embarquées. Ce manifeste doit de même être produit avant le retrait du rôle d'équipage.

Après l'acquittement des droits de navigation établis par le tarif en vigueur à l'embouchure de Soulina et le payement ou la consignation des amendes infligées en vertu des règlements sur la police de la navigation ou en vertu du susdit tarif, le rôle d'équipage est présenté à la chancellerie du capitaine du port, où doit toujours s'effectuer la dernière expédition pour les bâtiments en partance, et qui délivre alors aux capitaines de ces bâtiments le laissez-passer qui leur est nécessaire pour prendre la mer.

Article 24.

Le capitaine de tout bâtiment qui par suite d'accident ou de vent contraire, entre en relâche dans le port de Soulina, ou est obligé d'y rentrer après en être sorti pour prendre la mer, est tenu de se présenter, dans les vingt-quatre heures de la rentrée, au bureau du capitaine de port, pour y faire sa déclaration.

Il est tenu également de produire, dans le même délai, son rôle d'équipage au directeur de la caisse de navigation de Soulina. Ce rôle lui est immédiatement rendu.

Article 25. 1870

Les bâtiments qui entrent dans le port de Soulina, dans l'un des cas prévus par l'article précédent, ne peuvent mouiller que dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman ou par le pilote.

Chapitre III.

Dispositions communes à la rade et au port de Soulina.

Article 26.

L'article 73 du présent règlement, qui interdit le jet du lest ailleurs que dans les endroits désignés à cet effet, s'applique notamment à la rade et au port de Soulina proprement dit.

Article 27.

Tout bâtiment mouillé dans le port ou sur la rade de Soulina, qui ne porterait pas l'indication de son nom sur son bordage extérieur, est tenu de porter ce nom affiché, en grands caractères, sur une partie facilement visible de son arrière, pendant toute la durée du mouillage.

Article 28.

Il est défendu de retirer, sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans le port ou dans la rade extérieure.

Article 29.

En cas d'échouement et de naufrage, ainsi qu'en cas d'avaries, le capitaine du port de Soulina porte les secours les plus urgents pour assurer la sauvetage de la cargaison, du navire et de ses apparaux, et pour sauvegarder l'intérêt général de la navigation.

Après quoi, il se dessaisit de l'administration du sauvetage et envoie tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité compétente.

Titre II.

De la police du fleuve.

Chapitre I.

Règle générale.

Article 30.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux

1870 échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur le fleuve ou sur les rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Les bâtiments naviguant ou stationnant dans le bras de Soulina sont tenus de porter leurs ancres suspendues librement aux bossoirs, sans les fixer au bordage.

Les conducteurs de trains de bois ou radeaux sont soumis aux mêmes règles de précaution que ceux des bâtiments.

Chapitre II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Article 31.

En règle générale, il est interdit à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route, et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser, sur les points où le chenal ne présente pas une largeur suffisante.

Article 32.

Aucun bâtiment ne peut se diriger par le travers de la route suivie par un autre bâtiment, de façon à l'entraver dans sa course.

Lorsqu'un bâtiment remontant le fleuve se trouve exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente, sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il doit s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi; si le bâtiment qui remonte est engagé dans le passage au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit toujours porter à l'arrière, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Article 33.

Dans les courbes du bras de Soulina, et dans les passes étroites, en général, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Article 34.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent favorable se rencontrent, faisant route en sens contraire, celui qui remonte le fleuve doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer. Il en est de même, lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine ou patron qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité de les observer, à défaut de quoi, il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

Il est, d'ailleurs, tenu de donner les signaux prescrits par les 1870
articles 36 et 37 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Article 35.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Article 36.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment à vapeur marchant dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur le gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu pendant le jour, ou un fanal éclairé, à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Article 37.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 36, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Article 38.

Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points où le fleuve décrit de fortes courbes, jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'oeil puisse plonger dans le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup de sifflet.

Article 39.

Tout bâtiment à vapeur est tenu d'éviter les bâtiments marchant à la dérive qu'il rencontre, soit en remontant soit en descendant le fleuve.

1870 Le bâtiment naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments, soit à voiles soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Article 40.

Les bâtiments qui naviguent en louvoyant veilleront, dans leurs évolutions, à ne pas se trouver sur la route des bateaux à vapeur.

Article 41.

Les capitaines et patrons de bâtiments portant forte charge ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Article 42.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 36, 37 et 38, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de l'autre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le fleuve, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 34 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus.

Article 43.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 36, 37 et 38 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément

aux dispositions des dits articles, et de ranger sur une seule ligne 1870
les bâtiments conduits à la remorque.

Les capitaines et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Les bateaux à vapeur à aubes ne peuvent amarrer le long de leur bord les bâtiments qu'ils remorquent dans la Soulina.

Il est interdit, dans tous les cas, de naviguer dans ce bras du fleuve avec plus de deux bâtiments amarrés bord-à-bord.

Article 44.

Si deux bâtiments halés en sens contraire se rencontrant le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un bâtiment halé par des animaux de trait rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans les cas où un bâtiment halé en rencontre un autre amarré à la rive, le capitaine de ce dernier doit permettre aux matelots du bâtiment halé de monter sur son bord pour transporter la corde de halage.

Article 45.

Nul ne peut entreprendre de dépasser les bâtiments halés, si ce n'est en appuyant sur la rive opposée à celle sur laquelle s'exerce le halage.

Les bâtiments halés doivent, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 36 et 37 ci-dessus, se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Article 46.

En se sonformant aux règles prescrites par les articles 31 à 45 qui précèdent, les navires doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Chapitre III.

Règles pour le halage.

Article 47.

Le chemin qui longe les deux rives du fleuve est spécialement affecté au halage des bâtiments, soit à bras d'hommes, soit au moyen d'animaux de trait; les piétons et les voitures peuvent également en faire usage.

1870

Article 48.

La largeur du chemin de halage, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais, comptés à partir de la rive normale du fleuve. Le chemin de halage doit être libre de tout objet qui peut en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Article 49.

Il n'est pas permis d'établir dans le fleuve et notamment près des rives, des moulins sur bateaux, des roues d'irrigation et autres constructions de ce genre, sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police du fleuve.

Article 50.

Il est expressément défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage, à moins que le propriétaire riverain ne se charge de rétablir la communication au moyen d'un pont.

Article 51.

Des poteaux d'amarre ayant été établis le long de la Soulina, les capitaines et patrons éviteront de planter des pieux ou de fixer des ancres sur les chemins de halage, pour l'amarrage de leurs bâtiments.

Chapitre IV.

Règles pour la navigation pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

Article 52.

Tout bâtiment à vapeur naviguant pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil), doit être muni d'une lumière blanche, facilement visible à la distance de deux milles, au moins, hissée en tête de mât de misaine, d'une lumière verte à tribord, et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être apperçu de babord avant, ni le feu rouge, de tribord avant.

Les bâtiments à voiles, lorsqu'ils font route à la voile ou en remorque, portent les mêmes feux que les bâtiments à vapeur en marche, à l'exception du feu blanc du mât de misaine dont ils ne doivent jamais faire usage.

Les bâtiments à vapeur remorquant un ou plusieurs autres bâtiments portent, indépendamment de leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessus de l'autre en tête de mât, pour servir à les distinguer des autres navires à vapeur.

Pour l'application des règles prescrites par le présent article, 1870
tout navire à vapeur qui ne marche qu'à l'aide de ses voiles, est considéré comme navire à voiles, et tout navire, dont la machine est en action, quelle que soit sa voilure, est considéré comme navire à vapeur.

Les radeaux naviguant pendant la nuit doivent porter un feu blanc à chacun de leurs angles et trois feux blancs en tête de mât, placés l'un au-dessus de l'autre.

Article 53.

Les bâtiments à voiles, les convois de remorque et les radeaux ne peuvent naviguer lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives du fleuve.

Article 54.

Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne naviguent qu'à mouvement ralenti, et ils font tinter sans interruption la cloche du bord, en donnant un coup de sifflet de cinq en cinq minutes; ils sont tenus de jeter l'ancre si la brume devient épaisse au point qu'il leur soit impossible d'apercevoir la rive sur laquelle ils appuient, ou vers laquelle ils se dirigent.

Article 55.

Il est interdit aux bâtiments de laisser leurs amarres en travers du fleuve pendant la nuit ou par un temps de brouillard.

Chapitre V.

Règles pour les bâtiments au mouillage.

Article 56.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation.

Sauf l'exception prévue par l'article 75 ci-après, il est également interdit aux bâtiments de s'amarrer ou de mouiller dans les courbes du fleuve, même le long des rives, sous peine d'être responsables de toutes les avaries que leur présence aura pu occasionner.

Il ne peut y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord-à-bord, le long des chemins de halage.

Article 57.

Lorsque par suite de brouillards, un bâtiment ou un radeau est obligé de s'arrêter ailleurs que sur un point habituel de mouillage, il est tenu, si c'est un bateau à vapeur, de faire tinter la cloche du bord, et dans le cas contraire, de héler du porte-voix. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

1870

Article 58.

Tout bâtiment arrêté sur le fleuve pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé qui est placé, soit à l'extrémité de l'une des grandes vergues, soit sur toute autre partie apparente du bâtiment, du côté du chenal, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien en amont qu'en aval.

Les radeaux stationnant à l'ancre pendant la nuit doivent porter les feux prescrits par le dernier alinéa de l'article 52 ci-dessus, sauf les feux des deux angles, du côté de la rive, qu'ils sont tenu de supprimer.

Article 59.

Lorsque pour s'amarrer, ainsi que dans les cas d'échouement prévu dans le chapitre VII ci-après, un bâtiment ou un radeau est obligé de placer un câble ou une chaine en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

Chapitre VI.

Règles spéciales pour les radeaux.

Article 60.

Les radeaux et trains de bois ne peuvent avoir, lorsqu'ils naviguent dans le bras de Soulina, qu'un tirant d'eau inférieur de deux pieds anglais, au moins, à la hauteur de l'eau sur celui des bas-fonds dudit bras offrant la moindre profondeur.

Article 61.

Il est interdit à tout radeau ou train de bois ayant un tirant d'eau de plus de neuf pieds anglais ou une largeur de plus de quarante pieds anglais, et à tout train de bois destiné à prendre la mer, quelles que soient ses dimensions, de naviguer dans le bras de Soulina, sans être remorqué par un bateau à vapeur.

Article 62.

Il est également interdit à tout radeau ou train de bois non remorqué de naviguer dans le bras de Soulina pendant la nuit, c'est-à-dire entre le coucher et le lever du soleil.

Article 63.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le bras de Soulina, qui n'est pas remis à flot dans les vingt-quartre heures, peut être allégé et défait même, au besoin, par les agents de la police fluviale, aux frais du propriétaire.

Chapitre VII. 1870

Règles pour les cas d'échouement et de naufrage.

Article 64.

Tout capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le cours de la Soulina est tenu de placer sur un point convenablement situé, et tout au moins à un kilomètre en amont de son bâtiment, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant le fleuve, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Lorsqu'un bâtiment échoué se trouve sous voiles ou sous vapeur, il est tenu de héler les bâtiments qui s'approchent, avant qu'ils ne soient arrivés à petite distance, pour les avertir de son immobilité.

Article 65.

Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échoué ou a coulé.

Article 66.

Tout naufrage dans le cours de la Soulina est réputé suspect, hors les cas exceptionnels, et il y a présomption, jusqu'à preuve contraire, qu'il est imputable à la négligence ou à la mauvaise volonté du capitaine ou de son équipage.

Le pilote du bâtiment est personnellement responsable du naufrage, s'il a eu lieu par suite de mauvaise manoeuvre.

Article 67.

Si contre toute probabilité, un bâtiment vient à faire naufrage dans le cours de la Soulina, le capitaine doit faire tout ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 68 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoique ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles etc. etc.

Article 68.

Aussitôt après le naufrage, le pilote du bâtiment fait prévenir le plus promptement possible l'inspecteur-général de la navigation, par les agents de la surveillance du fleuve.

L'inspecteur-général se rend immédiatement sur les lieux et dresse un procès-verbal circonstancié du sinistre, qui est communiqué par ses soins à l'autorité compétente.

1870

Article 69.

Si l'inspecteur-général juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'inspecteur-général; celui-ci dirige le sauvetage, jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police du fleuve, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Article 70.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit, dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'inspecteur-général ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits s'il sont de nature à causer une entrave quelconque à la navigation.

Article 71.

Si, hors le cas d'urgence prévu par l'article 69 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'inspecteur-général, dans les limites déterminées par le susdit article 69; le bâtiment naufragé, avec ses agrès, ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au payement des frais d'enlèvement.

Article 72.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'inspecteur-général, s'il est à même de constater les faits, et s'il en est requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente.

Chapitre VIII.

Règles pour le jet du lest.

Article 73.

Il est interdit d'une manière absolue aux bâtiments de jeter leur lest dans le lit fluvial ou dans la rade de Soulina; il leur est également interdit de le décharger en mer, dans les parties qui avoisinent la rade, sur un fond de moins de soixante pieds anglais.

Le déchargement à terre, en dehors du port de Soulina, ne peut 1870
être opéré que sur les points de la rive déterminés par l'inspecteur-général de la navigation, et désignés dans un avis rendu public.

Le capitaine du port de Soulina désigne les endroits sur lesquels le lest peut être débarqué dans le port.

Le lest débarqué doit être, dans tous les cas, transporté à une distance telle, que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais, au moins, de la rive normale du fleuve, et il ne peut pas être entassé à plus de quatre pieds anglais de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Les prescriptions du présent article sont également applicables au jet des cendres et escarbilles des bâtiments à vapeur.

Article 74.

Pour assurer, autant que possible, l'exécution de la disposition qui précède, tout navire quittant sur lest le port de Soulina, pour un des ports situés en amont, doit se munir d'un certificat du capitaine du port, constatant son tirant d'eau produit par le lest.

Ce certificat doit être conservé à bord, pendant toute la durée du voyage en amont, pour être produit à toute réquisition de l'inspecteur-général ou de ses agents.

Titre III.

De la police du port de Toultcha.

Article 75.

Tout bâtiment qui veut stationner à Toultcha, doit s'amarrer à la rive droite, sans toutefois qu'il puisse y avoir jamais plus de trois bâtiments amarrés bord-à-bord.

Article 76.

Aucun bâtiment ne peut jeter l'ancre dans le chenal navigable, devant Toultcha, sur la droite des corps-morts et de bouées rouges établis le long de la rive gauche du fleuve, ni entre les poteaux de la rive droite portant des ancres renversées.

Article 77.

Il est permis aux bâtiments de se haler sur les bouées et corps-morts pour doubler la courbe de Toultcha, mais ils ne peuvent, dans aucun cas, s'y amarrer à poste fixe.

Cette défense, toutefois, ne concerne pas les bateaux à vapeur faisant des voyages périodiques, qui s'arrêtent temporairement devant Toultcha.

Il est également interdit à deux ou plusieurs bâtiments de se haler simultanément à l'aide de la même bouée.

1870

Titre IV.

Du service de pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

Chapitre I.

Pilotage à l'embouchure.

Article 78.

Le pilotage à l'embouchure étant obligatoire, ainsi qu'il est dit à l'article 13 du présent règlement, un corps spécial de pilotes brevetés et responsables fonctionne à Soulina, sous la direction d'un chef-pilote et du capitaine du port.

Le brevet de pilote est délivré par le capitaine du port et doit être visé par lui chaque année; il cesse d'être valable à défaut du visa annuel.

Article 79.

Une embarcation est prête à transporter les pilotes à bord des bâtiments qui se dirigent vers le port, en venant de la mer, aussitôt que la vigie de la tour du phare signale leur approche.

Les pilotes sont tenus d'aller à la rencontre des bâtiments, jusqu'à la distance d'un mille à partir du musoir de la digue du Nord.

Article 80.

Rendus à bord, ils font connaître aux capitaines la profondeur de la passe, et ceux-ci, de leur côté, déclarent aux pilotes le tirant d'eau et la quotité du chargement de leur navire.

La quotité du chargement est déclarée sans délai par les pilotes au capitaine du port de Soulina.

Article 81.

Tout pilote étranger au corps des pilotes de Soulina, qui se trouve à bord d'un navire prêt à traverser la passe, est tenu, aussitôt après l'arrivée du pilote local, de lui abandonner entièrement la conduite du navire.

Article 82.

A la sortie du fleuve, le pilote local est tenu de conduire le bâtiment jusqu'à la distance d'un quart de mille, au moins, à l'Est du musoir de la digue du Nord.

Article 83.

La taxe de pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélevés à Soulina, il est interdit aux pilotes locaux de recevoir aucune rémunération de la part des capitaines dont ils ont piloté les bâtiments.

Chapitre II. 1870

Du pilotage dans le cours du fleuve.

Article 84.

Indépendamment du corps des pilotes chargés de conduire les bâtiments dans la passe de l'embouchure de Soulina, et dirigés par le capitaine de port, il y a un service spécial de pilotes également brévetés, pour les bâtiments marchands qui naviguent dans le fleuve entre Soulina et Braïla.

Le corps des pilotes fluviaux est placé sous l'autorité de l'inspecteur-général de la navigation, par lequel le brevet de pilote est délivré.

Ce brevet doit être visé chaque année par l'inspecteur-général et cesse d'être valable à défaut de l'accomplissement de cette formalité.

Le service du pilotage est dirigé par un chef-pilote qui est tenu d'avoir trois bureaux, à Galatz, à Braïla et à Toultcha, et par un sous-chef résidant à Soulina.

Les pilotes brevetés du service fluvial ont seuls la faculté de piloter les bâtiments durant leur navigation entre Soulina et Braïla, tant à la remonte qu'à la descente, mais il leur est interdit, sauf à ceux des paquebots à vapeur effectuant des voyages périodiques, de les piloter dans la passe de l'embouchure de Soulina.

Sont autorisés, toutefois, à exercer le pilotage dans la passe de Soulina, sur la réquisition de l'autorité du port, les pilotes fluviaux munis du brevet de pilote auxiliaire de l'embouchure.

Article 85.

Les capitaines marchands ne sont pas tenus de pendre un pilote breveté en remontant le fleuve, lorsqu'ils effectuent eux-mêmes le voyage à bord de leur bâtiment; le sous-chef pilote de Soulina, préposé au pilotage fluvial, est tenu toutefois, même dans ce cas, de leur procurer un pilote, s'ils le demandent.

Pour la navigation en aval, tout bâtiment marchand ayant d'après ses papiers nationaux une portée de plus de cent tonneaux, ainsi que tout radeau ou train de bois, doit prendre un pilote breveté du service fluvial. Il en est de même pour les bâtiments de plus de cent tonneaux qui remontent le fleuve, sans que le capitaine ou patron se trouve à bord.

Article 86.

Le voyage en amont commence au moment où le navire quitte le port de Soulina pour remonter le fleuve; il finit lorsque le navire arrive, soit à son port de destination, soit à Braïla, lorsqu'il est destiné pour un port situé en amont de ce dernier ou pour Matchin.

1870 Le voyage en aval commence à Braïla ou à la sortie du port dans lequel le navire a pris sa cargaison ou ses expéditions, s'il descend vide, dans le cas où ce port est situé en aval de Braïla; il finit au moment où le bâtiment prend son mouillage dans le port de Soulina.

Les bâtiments partant de Matchin, de Podbachi ou d'un port situé en amont de Braïla, prennent leur pilote, pour le voyage en aval, lors de leur passage à Braïla; ceux qui partent des ports de Réni ou d'Ismaïl ont la faculté de le pendre en passant à Toultcha.

Article 87.

Les capitaines règlent, d'un commun accord avec les pilotes fluviaux, le salaire dû à ces derniers pour le pilotage à la remonte. Toutefois, en cas de contestation à cet égard, les autorités des ports n'admettent, de la part des pilotes, aucune demande tendant à obtenir, outre le traitement à bord, un salaire de plus de six francs par jour de voyage, pour la conduite d'un bâtiment à voiles. Ce salaire peut s'élever au maximum de cent francs par jour, pour les pilotes des bâtiments à vapeur.

Quant au pilotage obligatoire du voyage à la descente, la taxe en est fixée, ainsi qu'il suit:

Les bâtiments à voiles de plus de cent tonneaux et ne dépassant pas cent cinquante tonneaux, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina, cent dix francs;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, quatre-vingt-dix francs;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, soixante francs.

Les bâtiments à voiles de plus de cent cinquante tonneaux et ne dépassant pas deux cent cinquante tonneaux, ainsi que les radeaux et trains de bois, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de ce point à Soulina, cent vingt-cinq francs;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, cent francs;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, soixante-quinze francs.

Les bâtiments à voiles de plus de deux cent cinquante tonneaux, paient:

Pour le trajet de Galatz ou d'un port situé en amont de ce point, à Soulina, cinquante centimes par tonneau de jauge;

Pour le trajet de Réni ou d'Ismaïl à Soulina, quarante centimes par tonneau;

Et pour le trajet de Toultcha à Soulina, trente centimes par tonneau.

Les bâtiments à vapeur ne paient que la moitié de ces taxes, et ceux qui effectuent leurs voyages entre les ports du Danube et les

ports de la mer Noire ou du Bosphore peuvent en être affranchis, 1870
pourvu que le pilote du bord soit muni d'un brevet de pilote fluvial.

Le chef-pilote du service fluvial prélève, sur le montant de la taxe acquittée par chaque bâtiment à voiles, une somme déterminée ainsi qu'il suit:

Trois francs, pour les bâtiments de plus de cent tonneaux et ne dépassant pas cent cinquante tonneaux;

Quatre francs, pour les bâtiments de plus de cent cinquante tonneaux et ne dépassant pas deux cent cinquante tonneaux, ainsi que pour le radeaux et trains de bois;

Et deux centimes par tonneau, pour les bâtiments de plus de deux cent cinquante tonneaux.

Ce prélèvement n'est que de moitié sur la taxe de pilotage payée par les bâtiments à vapeur, mais il est effectué, même pour ceux de ces bâtiments dont les pilotes sont engagés à titre permanent, et qui sont affranchis du payement de ladite taxe.

Le surplus de taxes est acquis aux pilotes.

Ces taxes sont acquittées entre les mains du directeur de la caisse de navigation de Soulina, qui seul peut en donner quittance valable; il est loisible, toutefois, au capitaine du bâtiment piloté, de verser directement la moitié de la taxe à son pilote, à titre d'avance.

Lorsque des bâtiments servant d'allége remettent les marchandises qu'ils avaient embarquées au bâtiment allégé, sans l'accompagner jusqu'à Soulina, le pilote de l'allége peut toucher directement la totalité de son salaire, au moment où se termine le rechargement des marchandises allégées. Dans ce cas, la quote-part revenant au chef-pilote du service fluvial est versée au bureau de l'inspecteur-général de la navigation, lors de la déclaration faite en exécution de l'article 95 du présent règlement.

Le calcul du tonnage, pour la liquidation de la taxe du pilotage fluvial, s'opère pour les bâtiments de plus de 250 tonneaux, suivant les règles fixées par le tarif de droits de navigation en vigueur à l'embouchure de Soulina.

Article 88.

Le pilote du service fluvial qui sort du Danube pour piloter un bâtiment en mer est tenu de présenter préalablement son brevet au sous-chef pilote dudit service, lequel y appose un visa indiquant la date de la sortie.

Le pilote est tenu de remplir la même formalité au moment où il rentre dans le fleuve.

Article 89.

Le capitaine qui a pris à son bord un pilote fluvial breveté n'en demeure pas moins, même dans le cas où le pilotage est obligatoire,

1870 responsable de l'observation des règlements de navigation et de police en vigueur sur le Bas-Danube, et notamment des articles 30 et 44 du présent règlement.

La responsabilité du pilote est limitée à l'indication des passes navigables et des particularités de la navigation fluviale. En conséquence, le capitaine qui abandonne à son pilote la direction de son bâtiment, le fait sous sa propre responsabilité.

Chapitre III.

Dispositions communes au pilotage à l'embouchure et dans le cours du fleuve.

Article 90.

L'inspecteur-général et le capitaine du port de Soulina, chacun dans les limites de son ressort, prononcent sur les contestations survenues entre les pilotes brevetés et les capitaines de commerce, lorsque ces derniers réclament leur intervention.

Article 91.

Les pilotes brevetés sont tenus de dénoncer, soit à l'inspecteur-général, soit au capitaine du port de Soulina, les contraventions commises en leur présence.

Il leur est interdit de s'intéresser, soit directement soit indirectement, dans aucune opération ou entreprise d'allége ayant pour objet de remettre à flot un bâtiment échoué, sauf le cas où l'opération a été entreprise à forfait pour toute la durée du voyage.

Article 92.

Les pilotes qui par incapacité ou mauvaise volonté ont été cause d'un abordage, d'un échouement ou d'un naufrage, sont destitués sans préjudice à l'action civile que les ayants-droit peuvent exercer contre eux devant les tribunaux compétents.

Si les faits qui ont amené le sinistre sont de nature à entraîner l'application d'une peine criminelle, les pilotes sont livrés aux autorités compétentes pour etre jugés conformément aux lois.

Titre V.

Du service des alléges.

Chapitre I.

Règles générales.

Article 93.

Les opérations d'allége se divisent en deux classes:

1° Les opérations locales faites par un bâtiment de mer qui pour franchir l'embouchure de Soulina, soit à l'éntrée soit à la sortie

du fleuve, ou un bas-fond de l'intérieur, décharge tout ou partie de 1870
sa cargaison sur un plus petit bâtiment, pour la reprendre après avoir franchi l'obstacle;

2° Et les opérations de cabotage faites par des bâtiments à voiles ou par des transports à vapeur et chalands de remorque, qui prennent une cargaison dans un port du Bas-Danube et la consignent à un bâtiment de mer mouillé dans le port ou sur la rade de Soulina.

Article 94.

Nul ne peut entreprendre des opérations locales et habituelles d'allége, avant d'avoir fait immatriculer à l'inspection-générale de la navigation, à Toultcha, les bâtiments destinés à servir d'alléges, et s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par l'inspecteur-général, et qui doit toujours se trouver à bord.

Avant de délivrer la licence, l'inspecteur-général fait visiter les bâtiments destinés à servir d'alléges par une commission qui juge s'ils sont en bon état et qui constate, en même temps, leur capacité en tonneaux de registre et leur portée en quarters impériaux.

Les alléges immatriculées sont tenues de se soumettre, chaque année, à une nouvelle visite, dont l'époque est fixée par l'inspecteur-général; si le résultat de l'examen est jugé satisfaisant, l'inspecteur-général en fait mention sur la licence de l'allége; dans le cas contraire, la licence est retirée jusqu'à ce que les réparations nécessaires aient été effectuées.

Les alléges, tant à voiles qu'à vapeur, ne peuvent avoir aucun vide dans la cale, sauf le vides dûment reconnus lors de l'examen qui a précédé la délivrance de la licence.

Article 95.

Les bâtiments munis de papiers de bord en règle peuvent être employés temporairement pour alléger d'autres navires, à charge par les capitaines de faire, pour chaque opération, une déclaration speciale à l'inspecteur-général de la navigation, s'il s'agit d'alléger un bâtiment pour le passage des bas-fonds du fleuve, ou au capitaine du port de Soulina, s'il s'agit d'alléger au passage de l'embouchure. Cette déclaration est accompagnée du depôt de tous les papiers du bâtiment destiné à servir d'allége, sauf le rôle d'équipage.

Si le bâtiment employé comme allége est entré dans le fleuve avec plus du tiers de sa charge, la taxe due pour l'entrée devient exigible immédiatement après la première opération d'allége.

Aucun bâtiment non immatriculé comme allége ne peut, toutefois être employé en cette qualité, durant plus de quatre mois consécutifs, à partir de sa première opération, à moins de remplir les formalités prescrites par l'article 94.

1870

Article 96.

Tout patron d'allége immatriculée est soumis à un cautionnement de six cents francs qui est versé à la caisse de navigation de Soulina. Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie solidaire d'une personne notoirement solvable domiciliée dans l'un des ports du Bas-Danube.

La licence ne peut être délivrée par l'inspecteur-général avant le dépôt du cautionnement ou l'acceptation de la caution.

Le cautionnement ne peut être rendu, ni la caution déchargée, aussi longtemps que le bâtiment continue à functionner comme allége. Cette garantie peut être affectée au payement des condamnations pécuniaires prononcées contre le patron d'allége, et dans ce cas, la licence est retirée au bâtiment, jusqu'à ce que le cautionnement ait été rétabli dans son intégrité.

Article 97.

Les alléges immatriculées, de même que les bâtiments employés temporairement comme alléges, sont tenus d'avoir leur rôle d'équipage en ordre et de le présenter, à toute réquisition, à l'inspecteur-général de la navigation, au capitaine du port de Soulina et aux agents placés sous les ordres de ces derniers.

Les alléges immatriculées sont tenues, en outre, de porter leur numéro matricule, et les bâtiments employés temporairement comme alléges, le numéro de la dernière estampille apposé sur leur rôle d'équipage en exécution de l'article 17 du présent règlement. Ces numéros doivent être peints en blanc, de chaque côté de l'avant, en chiffres arabes d'un pied de hauteur.

Chapitre II.

Des opérations d'allége locales.

Article 98.

La surveillance des opérations d'allége locales qui s'effectuent dans le fleuve est exercée par l'inspecteur-général de la navigation ou pour ses agents, et celle des opérations qui s'effectuent à l'embouchure, par le capitaine du port de Soulina.

Article 99.

Lorsqu'un bâtiment de mer décharge tout ou partie de sa cargaison à bord des alléges, le capitaine est tenu de placer à bord de chacune d'elles un gardien de son choix.

Pour les opérations d'allége locales accomplies dans le cours intérieur du fleuve, les alléges doivent, à moins d'être remorquées naviguer de conserve avec les bâtiments allégés, et ne peuvent

s'éloigner d'eux, sauf le cas de force majeure, avant de leur avoir 1870
rendu la totalité de marchandises allégées.

De leur côté, les capitaines des bâtiments allégés sont tenus, avant de prendre la mer, de payer aux patrons de leurs alléges le nolis convenu, ou d'en effectuer le dépôt au capitanat du port, sur la demande écrite de ces derniers.

Article 100.

Pour les opérations faites à l'embouchure du fleuve par les bâtiments qui prennent la mer, les alléges sortent du port en même temps que les bâtiments allégés; mais si un bâtiment se sert de plusieurs alléges, le capitaine du bord, règle leur départ de telle sorte qu'elles n'aient pas à séjourner trop longtemps en rade avant de pouvoir effectuer le rechargement.

Dans aucun cas, qu'il s'agisse d'alléger un bâtiment sortant du port, ou un bâtiment venant de la mer ou restant mouillé en rade, les alléges ne peuvent sortir de Soulina sans un laissez-passer du capitaine de port.

Il est interdit aux alléges qui se rendent en rade de charger sur le tillac.

Article 101.

Les alléges immatriculées et les bâtiments ayant servi d'alléges qui remontent le fleuve ou qui rentrent dans le port de Soulina après avoir allège un bâtiment de mer, peuvent être visités par les agents de l'inspection-générale de la navigation ou du capitanat du port de Soulina.

Les patrons d'alléges sont tenus, en conséquence, d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment, à toute réquisition qui leur en est faite par lesdits agents.

Article 102.

Si une allége employée à alléger un bâtiment sortant du fleuve rentre dans le port de Soulina pour un motif quelconque, même de force majeure, avant d'avoir pu rendre la totalité de marchandises qu'elle avait embarquées, le capitaine ou patron est tenu d'en faire immédiatement la déclaration au bureau du capitaine du port, et cette d. claration est communiquée sans délai au directeur de la caisse de navigation.

Article 103.

Les alléges qui rentrent dans le port de Soulina, dans le cas prévu par l'article précédent, sont tenues de mouiller dans la partie inférieure du port, au point qui leur est indiqué par le bosseman. Elles sont soumises à la surveillance spéciale de l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation, sur la réquisition duquel les

1870 capitaines ou patrons sont tenus d'ouvrir la cale et les cabines de leur bâtiment.

Chapitre III.

Des opérations d'allége au cabotage.

Article 104.

Les opérations d'allége par cabotage peuvent être faites par tous transports à vapeur, chalands de remorque, bâtiments à voiles ou alléges, munis de papiers réguliers, à charge par les capitaines ou conducteurs, de se faire délivrer, pour chaque voyage, par les autorités consulaires ou locales compétentes des ports dans lesquels ils prennent leur cargaison, un certificat faisant connaître l'objet de l'opération et le quantité de marchandises embarquée.

Ce certificat doit être produit en cours de voyage, à toute réquisition de l'inspecteur-général et de ses agents.

Article 105.

Aussitôt que le bâtiment faisant une opération de cabotage arrive dans le port de Soulina, le conducteur est tenu de se rendre au bureau du capitaine de port et d'y présenter le certificat prescrit par l'article précédent.

Si le bâtiment décharge la totalité de sa cargaison dans le port de Soulina, il mouille à côté du bâtiment de mer qui doit recevoir la marchandise, et ne peut s'en éloigner qu'après avoir entièrement terminé le déchargement.

Si la cargaison doit être déchargée, en totalité ou en partie, sur la rade de Soulina, le conducteur du bâtiment remet le certificat prescrit par l'article 104 au capitaine du port, qui lui délivre le laissez-passer nécessaire pour sortir du port.

Article 106.

Les articles 97, 100, 101, 102 et 103 qui précèdent sont également applicables aux bâtiments qui font le service d'allège au cabotage.

Toutefois, les transports à vapeur et chalands de remorque ne sont pas assujettis à l'obligation de se laisser visiter, conformément à l'article 100, à moins que l'une des parties ne le demande, ou en cas de soupçon de fraude.

Chapitre IV.

Dispositions spéciales au cas de force majeure.

Article 107.

Lorsqu'un bâtiment est contraint par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina, en laissant la totalité ou une partie de sa

cargaison à bord de l'allége, le patron de l'allége rentre dans le port 187
et conserve provisoirement son chargement, après avoir rempli les formalités prescrites par l'article 102 ci-dessus.

Article 108.

Si, dans le cas prévu par l'article précédent, le bâtiment allégé ne reparait pas dans le délai de six jours, les patrons d'alléges ont la faculté de demander au capitaine du port l'autorisation de décharger leur cargaison et de la consigner entre les mains de qui de droit, et ils peuvent exiger le payement du nolis convenu, comme s'ils avaient remis la cargaison à bord du navire allégé, mais sans aucune augmentation.

Si, avant l'expiration du délai ci-dessus spécifié, le bâtiment revient en rade pour s'éloigner de nouveau, les jours écoulés ne sont pas comptés et un nouveau délai commence à partir du jour de son apparition.

Chapitre V.

Dispositions spéciales au cas de fraude.

Article 109.

En cas de présomption d'inexactitude ou de fausse indication de la capacité de l'allége, le capitaine marchand a la faculté de faire procéder à la vérification du tonnage par une commission spéciale nommée, suivant les cas, par le capitaine du port de Soulina ou par l'inspecteur-général de la navigation.

Les frais de l'expertise sont supportés par le capitaine qui l'a demandée, à moins que l'inexactitude ou la fausse indication ne soit constatée, auquel cas ils tombent à la charge de l'allége.

Article 110.

S'il est prouvé qu'un détournement a été commis sur la cargaison mise à bord d'une allége immatriculée, la licence du bâtiment est retirée pour trois mois au moins, sans préjudice à l'application de l'amende édictée par l'article 139 du présent règlement, contre le capitaine ou patron du bâtiment, ni aux poursuites criminelles appartenant aux autorités compétentes.

Titre VI.

Du Remorquage.

Chapitre I.

Règles générales.

Article 111.

Nul ne peut entreprendre des opérations habituelles de remorquage à l'embouchure de Soulina ni sur le Bas-Danube en aval

1870 d'Isaktcha, avant d'avoir fait immatriculer au capitanat du port de Soulina les bâtiments destinés à servir de remorqueurs, et de s'être muni, pour chaque bâtiment, d'une licence délivrée par le capitaine de port.

Cette licence doit toujours se trouver à bord; elle indique le tonnage du remorqueur, ainsi que la qualité et la force de son moteur.

Article 112.

Avant de délivrer la licence, le capitaine de port fait visiter le remorqueur pour lequel elle est demandée, par des experts qui jugent si le bâtiment et surtout son moteur sont en bon état.

Cette visite est renouvelée au printemps de chaque année, et l'avis des experts constate pour combien de mois le moteur est en état.

Article 113.

Les remorqueurs munis de la licence prescrite par les deux articles précédents sont tenus de porter le numéro de cette licence peint en blanc et en chiffres arabes d'un pied de hauteur, à babord et à tribord, sur une partie apparente de leur bordage extérieur.

Article 114.

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque s'amarrent ou jettent l'ancre en rade de Soulina, dans un port ou sur tout autre point du Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, les remorqueurs ne peuvent larguer les amares de remorque avant que les bâtiments ou transports remorqués n'aient fait leur évitée au vent ou au courant et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Article 115.

Lorsque le capitaine d'un remorqueur entreprend de remorquer, soit en rade de Soulina, soit dans le fleuve, en aval d'Isaktcha, un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, il est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Article 116.

Les dispositions des articles 114 et 115 qui précèdent sont obligatoires pour tous les bâtiments employés, en aval d'Isaktcha et sur la rade de Soulina, à en remorquer d'autres, soit habituellement, soit accidentellement.

Chapitre II.

Du remorquage à l'embouchure

Article 117.

Les remorqueurs employés, soit habituellement, soit accidentellement, au service du port et de la rade de Soulina, sont tenus de se

conformer strictement aux indications qui leur sont données par le 18
capitaine de port ou par ses agents, en ce qui concerne le lieu d'amarrage ou de mouillage des bâtiments qu'ils remorquent à l'entrée.

Ils stationnent eux-mêmes dans la section du port qui leur est spécialement assignée par le capitaine de port, et ils ne peuvent s'y amarrer bord-à-bord au nombre de plus de deux.

Article 118.

Il est interdit à tous bâtiments à vapeur de naviguer dans le port de Soulina avec des bâtiments amarrés bord-à-bord au nombre de plus de deux.

Article 119.

Lorsque l'état de la mer ne permet pas aux pilotes de l'embouchure de se rendre en rade pour piloter les bâtiments à l'entrée, tout remorqueur sortant du port, pour aller prendre un bâtiment en remorque, est tenu de recevoir à bord, avant de sortir, le pilote désigné à cet effet par le chef-pilote.

Chapitre III.

Du remorquage dans le fleuve.

Article 120.

Est considéré comme faisant habituellement des opérations de remorquage entre Isaktcha et l'embouchure de Soulina, et soumis en conséquence à l'obligation de prendre la licence prescrite par l'article 111 du présent règlement, tout remorqueur qui effectue, dans cette partie du fleuve, plus de trois opérations dans l'espace d'un mois.

Article 121.

En cas d'échouement ou de naufrage d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, en aval d'Isaktcha, le capitaine du remorqueur, en continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident à la première embarcation du service de l'inspection générale qu'il rencontre.

Si l'échouement et imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, transport, radeau ou train de bois échoué.

Les dispositions du présent article sont applicables à tous bâtiments à vapeur employés au remorquage en aval d'Isaktcha, soit habituellement, soit accidentellement.

1870

Titre VII.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration du Bas-Danube.

Article 122.

Les règles de précaution prescrites par l'article 30 du présent règlement aux capitaines ou patrons des bâtiments, trains de bois ou radeaux, naviguant ou stationnant sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration du fleuve et de ses embouchures, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, éperons, quais, revêtements de rives, construits ou à construire par la Commission européenne du Danube ou par l'autorité qui lui succédera, et aux bouées et autres signaux placés par l'une ou par l'autre de ces autorités sur le fleuve ou sur les rives.

Article 123.

Les capitaines ou patrons des bâtiments, transports, trains de bois ou de radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, et à son embouchure.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section fluviale sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Article 124.

Lorsque des dragues à vapeur sont employés pendant la nuit sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, le passage des sections où s'effectuent les travaux de dragage et le transport des déblais est interdit, sauf l'exception ci-après, à tous bâtiments à voiles ou à vapeur, radeaux ou trains de bois, pendant tel nombre d'heures qu'il est jugé nécessaire et qu'il est déterminé par un avis spécial que la Commission européenne, ou l'autorité qui aura succédé, fait publier à cet effet.

Cette défense ne s'étend pas aux paquebots effectuant des voyages périodiques et affectés à un service postal régulier, sauf toutefois le cas des nécessité spéciale, dans lesquels le passage de nuit peut être interdit d'une manière absolue, par un simple avis de la Commission européenne ou de l'autorite qui lui aura succédé.

1870

Titre VIII.

Des contraventions.

Chapitre I.

Fixation des amendes.

§. 1.

Contraventions aux dispositions générales et à celles du titre I, sur la police de la rade et du port de Soulina.

Article 125.

Toute contravention aux dispositions du deuxième alinéa de l'article cinq (5), du premier alinéa de l'article dix-sept (17) ou du premier alinéa de l'article vingt-trois (23) ou à l'une des dispositions des articles huit, dix, onze, quatorze, seize, dix-huit, dix-neuf, vingt, vingt-sept et vingt-huit (8, 10, 11, 14, 16, 18, 19, 20, 27 et 28) du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Article 126.

Le capitaine de tout bâtiment de mer, autre que les paquebots affectés au service des messageries, trouvé dans le Danube, et dont le rôle d'équipage ne porte pas l'estampille dont il est parlé à l'article dix-sept (17) du présent règlement, ou ne porte qu'une ou plusieurs estampilles annullées, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cent francs au plus.

L'amende est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus, pour tout capitaine d'un bâtiment de mer qui en cours de voyage entre Isaktcha et Soulina se trouve dépourvu de son rôle d'équipage, ou refuse de le produire aux agents de l'inspection générale de la navigation.

Article 127.

Toute contravention à l'article vingt-un (21) du présent règlement est punie d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Pour les contraventions commises contre les dispositions de l'article vingt-deux (22) ci-dessus, la peine est de vingt francs au moins et de deux cents francs au plus.

Article 128.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles vingt-quatre et vingt-cinq (24 et 25) ci-dessus est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

1870

§. 2.

Contraventions aux dispositions du titre II, sur la police du fleuve.

Article 129.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles trente à quarante-cinq inclusivement, des articles quarante-huit à cinquante-neuf inclusivement, soixante-quatre, soixante-cinq, soixante-neuf et soixante-quatorze du présent règlement (30 à 45, 48 à 59, 64, 65, 69 et 74), est punie d'une amende de trente francs au moins et de cent francs au plus.

Article 130.

Tout conducteur d'un radeau ou train de bois trouvé naviguant dans le bras de Soulina avec un tirant d'eau supérieur à celui qui est indiqué par l'article soixante (60) du présent règlement, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles soixante-un et soixante-deux (61 et 62) ci-dessus est punie d'une amende de deux cents francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Article 131.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article soixante-treize (73) du présent règlement, relatives au jet et au débarquement du lest, est punie d'une amende de cent francs au moins et de cinq cents francs au plus.

§. 3.

Contraventions aux dispositions du titre III, sur la police du port de Toultcha.

Article 132.

Sont punies d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus, les contraventions à l'une des dispositions des articles soixante-quinze, soixante-seize, et soixante-dix-sept (75, 76 et 77) du présent règlement.

§. 4.

Contraventions aux dispositions du titre IV, sur le service du pilotage.

Article 133.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article treize (13) ou du deuxième alinéa de l'article quatre-vingt-cinq (85) du présent règlement est punie d'une amende de cent cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

Article 134.

Tout refus des déclarations prescrites par l'article quatre-vingt (80) du présent règlement, de même que toute inexactitude volontaire

commise dans ces déclarations, soit par le capitaine, soit par le pilote, 1870
et toute contravention à l'article quatre-vingt-un (81) ci-dessus, sont punis d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Article 135.

Tout capitaine qui contrairement aux dispositions du dernier alinéa de l'article quatre-vingt-quatre (84) du présent règlement, fait piloter sont bâtiment entre Soulina et Braïla, même à la remonte et lorsqu'il se trouve lui-même à bord, par un pilote étranger au corps du pilotage fluvial, est passible d'une amende de cent francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Le pilote fluvial, qui contrevient à l'une des dispositions de l'article quatre-vingt-huit (88) ci-dessus, est passible d'une amende de cinquante francs au moins et de cent francs au plus.

Article 136.

Toute contravention commise par les pilotes brevetés de l'embouchure ou du service fluvial, ou par les chefs ou sous-chefs pilotes, contre les dispositions du présent règlement ou contre les instructions qui leur sont données, et à raison de laquelle contravention il n'est point édicté de pénalité spéciale, est punissable d'une amende dont le maximum ne peut dépasser trois cents francs.

§. 5.

Contraventions aux dispositions du titre V, sur le service des alléges.

Article 137.

Toute contravention aux dispositions du premier alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94) ou à l'une des dispositions des articles quatre-vingt-quinze, cent un et cent quatre (95, 101 et 104) du présent règlement est punie d'une amende de cent francs au moins et de deux cents francs au plus.

Article 138.

Toute contravention à la prescription édictée par le troisième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94), de même que toute contravention à l'une des dispositions des articles quatre-vingt-dix-sept (97), du premier alinéa de l'article quatre-vingt-dix neuf (99), des articles cent, cent deux, cent trois (100, 102 et 103) et du premier alinéa de l'article cent cinq (105) du présent règlement, est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

Article 139.

Toute contravention à l'une des dispositions du quatrième alinéa de l'article quatre-vingt-quatorze (94). du deuxième alinéa de l'article

1870 quatrevingt-dix neuf (99), et du deuxième alinéa de l'article cent cinq (105) du présent règlement, est punie d'une amende de quatre cents francs au moins et de douze cents francs au plus, et la même peine est applicable au capitaine ou patron de tout bâtiment ayant servi d'allége ou de toute allége immatriculée, qui, sans y être contraint par force majeure, s'éloigne, sur la rade de Soulina, du bâtiment allégé, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

Article 140.

En tout état de cause, le bâtiment ou allége à bord duquel une contravention a été commise demeure affecté par privilége au payement de l'amende encourue, pour le recouvrement de laquelle il peut être sequestré par l'inspecteur-général de la navigation ou par le capitaine du port de Soulina, suivant le cas.

§. 6.

Contraventions aux dispositions du titre VI, sur le remorquage.

Article 141.

Toute contravention à l'une des dispositions de l'article cent onze (111) du deuxième alinéa de l'article cent douze (112), des articles cent quatorze, cent vingt et cent vingt-un (114, 120 et 121) du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent vingt francs au plus.

La même pénalité est applicable à tout remorqueur qui entreprend, en aval d'Isaktcha, une opération pour laquelle la force de son moteur est insuffisante.

Article 142.

Sont punies:

D'une amende de dix francs au moins et de trente francs au plus, les contraventions commises contre les dispositions de l'article cent treize (113);

D'une amende de vingt francs au moins et de soixante francs au plus, les contraventions commises contre l'une des dispositions des articles cent dix-sept et cent dix-neuf (117 et 119);

Et d'une amende de quarante francs au moins et de cent vingt francs au plus, les contraventions commises contre la disposition de l'article cent dix-huit (118) du présent règlement.

Article 143.

Les dispositions de l'article cent quarante (140) ci-dessus sont également applicables, pour le recouvrement des amendes, aux remorqueurs à bord desquels les contraventions ont été commises.

§. 7. 1870

Contraventions contre les dispositions spéciales du titre VII.

Article 144

Toute contravention à l'une des dispositions des articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124) du présent règlement est punie d'une amende de cinquante francs au moins et de cinq cents francs au plus.

Article 145.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles cent vingt-deux, cent vingt-trois et cent vingt-quatre (122, 123 et 124), ou une contravention prévue et punie par l'un des articles cent vingt-neuf et cent trente (129 et 130) du présent règlement, est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionné par le bâtiment, train de bois ou radeau contrevenant, aux ouvrages de la Commission européenne du Danube ou de l'autorité qui lui aura succédé, à leur matériel flottant ou à quelqu'autre de leurs propriétés, l'amende encourue par le contrevenant est de deux cent cinquante francs au moins et de deux mille cinq cents francs au plus.

§. 8.

Injures et voies de fait.

Article 146.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les agents préposés au maintien de la police de la navigation ou à la perception des taxes établies à l'embouchure de Soulina, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à trois cents francs.

Chapitre II.

Règles pour l'application des amendes.

Article 147.

Les amendes ne sont pas applicables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Article 148.

Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive.

1870 Il y a récidive pour les capitaines des bâtiments de mer, lorsque les deux contraventions sont commises sans que le bâtiment ait quitté le Danube dans l'intervalle.

Pour les patrons d'allége, pour les capitaines des remorqueurs et pour les pilotes, il y a récidive, lorsque la contravention se renouvelle dans l'espace d'une année.

Pour les conducteurs de radeaux et trains de bois, il y a récidive dans la contravention commise contre les dispositions de l'article soixante (60) du présent règlement, lorsque deux ou plusieurs radeaux ou trains de bois expédiés par le même propriétaire ou vendeur et ayant des dimensions supérieures à celles qui sont prescrites par ledit article, sont trouvés naviguant dans le bras de Soulina, sans être remorqués par un bateau à vapeur, entre le premier janvier et le trente-un decembre de la même année.

Dans le cas de l'article soixante-deux (62) ci dessus, il y a récidive, lorsque la contravention a été commise à bord du même radeau ou train de bois, pendant deux ou plusieurs nuits, au cours du même voyage.

Article 149.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents, à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

Article 150.

Les capitaines sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Article 151.

L'inspecteur-général de la navigation et le capitaine du port de Soulina connaissent des contraventions commises dans l'étendue de leur ressort, contre les dispositions du présent règlement, et prononcent, en première instance, l'application des amendes encourues à raison de ces contraventions.

La notification de leurs sentences est faite à Soulina, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale, de laquelle relève la partie condamnée, si la contravention a été commise pendant un voyage à la descente; elle est faite à la même autorité, dans le port de destination du bâtiment, lorsque la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte; elle peut de même être faite valablement à la personne.

Article 152.

Le montant des amendes est versé à Soulina, entre les mains du directeur de la caisse de navigation, et pour les bâtiments de mer,

ce payement est effectué, en tout état de cause, avant celui des droits 1870
de navigation qu'ils ont à payer en sortant du fleuve.

Article 153.

L'appel contre les jugements en condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, soit devant la Commission européenne, ou devant l'autorité qui lui succédera, soit devant le tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

En cas d'appel, le montant de l'amende est consigné, à titre provisoire, à la caisse de navigation et y reste en dépôt jusqu'à ce que la cause soit vidée.

Le jugement rendu sur l'appel est définitif et ne peut être l'objet d'aucun recours quelconque.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois, à partir de la notification, et le montant de l'amende demeure définitivement acquis à la caisse de navigation.

Dispositions finales.

Article 154.

Le présent règlement entrera en vigueur le premier mars 1871.

Cesseront d'avoir force de lois, à partir de cette même date:

1° Le règlement de navigation et de police en date du 2 novembre 1865, annexée à lacte public du même jour, avec les modifications introduites dans ledit règlement par les nouvelles dispositions relatives au pilotage et au service d'allèges, édictées le 16 avril 1868, le 22 avril et le 30 octobre 1869;

2° Les dispositions sur la navigation des radeaux et trains de bois, des 12 mai et 13 octobre 1866;

3° Les dispositions de police arrêtées dans l'intérêt des travaux d'amélioration du Bas-Danube, le 22 avril 1868;

4° Les réglements relatifs au remorquage, en date des 2 novembre 1867 et 22 avril 1869;

5° Et le dispositions additionnelles relatives au mouillage dans le port de Soulina édictées le dit jour 22 avril 1860.

Article 155.

Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission européenne ou par l'autorité internationale qui lui sera substituée en vertu du l'article 17 du traité de Paris.

Fait à Galatz, le huit novembre 1870.

Signé: *de Pottenburg.* — J. *Stockes.* — B. *Berio.* — *Radowitz.* — *d'Offenberg.* — *Ismaïl.*

1870

652.

8 novembre 1870.

Disposition de la Commission Européenne du Danube abrogeant le règlement du 20 avril 1869 sur l'enregistrement des alléges.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, N° CCXLVIII, Annexe II.)

La Commission européenne du Danube,

Vu le règlement arrêté le 20 avril 1869, pour l'enregistrement des bâtiments employés comme alléges sur le Bas-Danube;

Considérant que le but de ce règlement était de faciliter au commerce, et notamment aux assureurs maritimes, les moyens de reconnaître l'état de navigabilité desdits bâtiments;

Que ledit règlement a été principalement arrêté en vue des bâtiments qui sont employés comme alléges d'une manière exceptionnelle, les alléges ordinaires, immatriculées à l'inspection-générale de la navigation, étant l'objet d'une surveillance spéciale de la part de l'inspecteur-général, et soumises par l'article 94 du règlement de navigation et de police, en date de ce jour, à l'obligation de se faire visiter chaque année par une commission d'experts qui juge si elles sont en bon état:

Considérant que les bâtiments employés exceptionnellement comme allèges ne peuvent être tenus par coërcition de remplir les formalités prescrites par le règlement du 20 avril 1869, dont les dispositions sont pour eux purement facultatives;

Attendu que depuis la publication dudit règlement, aucune demande d'enrégistrement ne s'est produite, sauf de la part des patrons des alléges ordinaires immatriculées;

Que ce règlement est devenu ainsi sans objet, et que loin d'être utile au commerce et à la navigation, il ne présente plus que les inconvénients attachés à toute disposition législative dépourvue de sanction;

Arrête la disposition dont la teneur suit:

Article Unique.

Le règlement arrêté le 20 avril 1869, pour l'engistrement des bâtiments employés comme alléges sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha, est abrogé, et ses dispositions cesseront d'être applicables à partir du premier mars 1871.

Fait à Galatz, le 8 novembre 1870.

Signé: *de Pottenburg.* — J. *Stokes.* — B. *Berio.* — *Radowitz.* *d'Offenberg.* — *Ismaïl.*

1870

653.

9 novembre 1870.

Tarif fixé par la Commission Européenne du Danube à l'égard des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, Nr. CCL. Annexe II.)

La Commission européene du Danube,

Vu l'article 16 du Traité de Paris du 30 mars 1856, portant que les frais des travaux exécutés pour dégager les embouchures du Danube et les parties de la mer y avoisinantes des obstacles qui les obstruaient, et ceux des établissements ayant pour objet d'assurer et de faciliter la navigation, seront couverts au moyen du prélèvement de droits fixes arrêtés par la Commission;

Vu le tarif arrêté le 2 novembre 1865, pour fixer le montant de ces droits, tel qu'il est annexé à l'acte public relatif à la navigation des embouchures du Danube, signé à Galatz le même jour, et ratifié dans la séance de la Conférence de Paris en date du 28 mars 1866;

Vu les dispositions modifiant les taxes des bateaux à vapeur, arrêtées par la Commission le 26 avril 1867;

Vu l'article 15 de l'acte public en date du 2 novembre 1865, ci-dessus énoncé, portant qu'à l'expiration de chaque délai de cinq ans et en vue de diminuer, s'il est possible, les charges imposées à la navigation, il sera procédée à une révision du susdit tarif, et que le montant des taxes sera réduit, autant que faire se pourra, tout en conservant le revenu moyen jugé nécessaire;

Considérant que depuis la mise en vigueur du tarif du 2 novembre 1865, les digues provisoires construites à l'embouchure de Soulina ont été transformées en ouvrages permanents, et que de nouveaux travaux ont été éxecutés dans le bras du fleuve qui se déverse par cette embouchure, pour en rectifier les courbes les plus difficiles et pour assurer aux bâtiments une notable augmentation de profondeur, même aux basses eaux;

Que la nécessité de pourvoir à l'amortissement de l'emprunt contracté pour couvrir les dépenses de ces travaux, ainsi qu'au remboursement des sommes avancées par le gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan pour les premiers besoins de la Commission, ne permet pas encore d'opérer sur le taux des droits de navigation une réduction générale;

Considérant que pour ce qui concerne les bâtiments d'un fort tonnage et d'un grand tirant d'eau, le maintien du tarif actuellement en vigueur est justifié par l'extension donnée aux travaux d'amélio-

1870 ration fluviale, dont ces bâtiments profitent dans une plus forte mesure que les autres;

Qu'il parait équitable, toutefois, et qu'il est possible de réduire les droits imposés aux bâtiments d'un tonnage moyen, qui ont acqu jusqu'à présent, en proportion des avantages qu'ils retirent des t vaux exécutés, des taxes plus élevées que les bâtiments d'une grai.e portée; qu'il y a lieu également d'établir une meilleure égalité de taxation entre les bâtiments à voiles et les bâteaux à vapeur;

Arrête le tarif dont la teneur suit:

Article 1.

Tout bâtiment à voiles jaugeant plus de trente tonneaux, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, et qui porte d'après ses connaissements ou son manifeste une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, paie, par tonneau de jauge, un droit fixe de navigation, dont le montant est déterminé ci-après, à raison du tonnage total du bâtiment et de la profondeur de la passe, à l'embouchure du bras de Soulina.

Les bâtiments qui ont remonté le fleuve, pour prendre leur cargaison dans un port de l'intérieur, paient les droits déterminés en francs et centimes par le tableau qui suit:

Bâtiments à voiles ayant remonté le fleuve	Montant des droits à payer, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de									
					11 à 12 pieds		12 à 13 pieds		13 à 14 pieds		14 à 15 pieds		15 pieds	
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 60 tonneaux . . .	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50
De plus de 60 tonneaux et ne dépassant pas 100 tonneaux . . .	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80
De plus de 100 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	1	70	1	70	1	70	1	70
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	10	2	10	2	10
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	50	2	50
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	90	2	90
De plus de 300 tonneaux	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	90	3	30

Les bâtiments qui reçoivent leur cargaison, en tout ou en partie, dans le port de Soulina, sans remonter le fleuve au-delà dudit port,

payent les droits déterminés en francs et centimes par le tableau 1870 qui suit:

Bâtiments à voiles chargeant à Soulina	Montant des droits à payer, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de 11 à 12 pieds		12 à 13 pieds		13 à 14 pieds		14 à 15 pieds		15 pieds	
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 60 tonneaux . . .	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30	0	30
De plus de 60 tonneaux et ne dépassant pas 100 tonneaux . . .	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50
De plus de 100 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	60	1	60	1	60	1	60
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	1	90	1	90	1	90
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	20	2	20
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	50	2	50
De plus de 300 tonneaux	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	50	2	80

Tout bâtiment à voiles jaugeant plus de trois cents tonneaux, et ayant un tirant d'eau trop considérable pour sortir du port de Soulina sans alléger une partie de sa cargaison, jouit d'une réduction de vingt-cinq pour cent sur le montant des droits de navigation déterminés par le présent article, aussi longtemps que la profondeur de l'embouchure est de plus de quinze pieds.

Article 2.

Sauf l'exception consacrée par le deuxième alinéa de l'article trois du présent tarif, tout bâtiment à vapeur quittant le port de Soulina pour prendre la mer et ayant d'après ses connaissements ou son manifeste une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, paie, par tonneau de jauge, un droit fixe de navigation également déterminé à raison du tonnage du bâtiment et de la profondeur de la passe à l'embouchure de Soulina.

Pour les bâtiments à vapeur effectuant leurs voyages entre les ports du Danube autres que le port de Soulina, et les ports de la mer Noire ou du Bosphore, les droits sont déterminés en francs et centimes par le tableau qui suit:

1870

Bâtiments à vapeur ayant rémonté le fleuve et n'allant pas au-delà du Bosphore	Montant des droits à payer, avec une profondeur l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de 11 à 12 pieds		de plus de 12 à 13 pieds		de plus de 13 à 14 pieds		de plus de 14 à 15 pieds		[illegible]	
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . . .	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	60	0	[illegible]
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	0	60	0	90	1	20	1	20	1	20	1	20	1	20
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	0	60	0	90	1	20	1	40	1	40	1	40	1	40
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	0	60	0	90	1	20	1	40	1	60	1	60	1	60
De plus de 300 tonneaux et ne dépassant pas 350 tonneaux . .	0	60	0	90	1	20	1	40	1	60	1	80	1	80
De plus de 350 tonneaux . . .	0	60	0	90	1	20	1	40	1	60	1	80	2	—

Pour les bâtiments à vapeur effectuant leurs voyages entre le port de Soulina, sans avoir remonté le fleuve, et les ports de la mer Noire ou de Bosphore, les droits sont déterminés en francs et centimes par le tableau qui suit:

Bâtiments à vapeur chargeant à Soulina sans avoir remonté le fleuve et n'allant pas au-delà du Bosphore	Montant des droits à payer, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de 11 à 12 pieds		de plus de 12 à 13 pieds		de plus de 13 à 14 pieds		de plus de 14 à 15 pieds		de plus de 15 pieds	
	f.	c	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . . .	0	45	0	45	0	45	0	45	0	45	0	45	0	45
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	0	50	0	75	1	10	1	10	1	10	1	10	1	10
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	0	50	0	75	1	10	1	25	1	25	1	25	1	25
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	0	50	0	75	1	10	1	25	1	40	1	40	1	40
De plus de 300 tonneaux et ne dépassant pas 350 tonneaux . .	0	50	0	75	1	10	1	25	1	40	1	55	1	55
De plus de 350 tonneaux	0	50	0	75	1	10	1	25	1	40	1	55	1	70

Pour les bâtiments à vapeur effectuant leurs voyages entre les ports du Danube, autres que le port de Soulina, et les ports situés

-delà du Bosphore, les droits sont déterminés en francs et centimes 1870
ui le tableau qui suit:

Bâtiments à vapeur ayant remonté le fleuve et allant au-delà du Bosphore	Montant des droits à payer, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de 11 à 12 pieds		de plus de 12 à 13 pieds		de plus de 13 à 14 pieds		de plus de 14 à 15 pieds		de plus de 15 pieds	
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . . .	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80	0	80
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	1	70	1	70	1	70	1	70
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	10	2	10	2	10
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	50	2	50
De plus de 300 tonneaux et ne dépassant pas 350 tonneaux . .	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	90	2	90
De plus de 350 tonneaux	1	—	1	35	1	70	2	10	2	50	2	90	8	30

Et pour les bâtiments à vapeur effectuant leurs voyages entre e port de Soulina, sans avoir remonté le fleuve, et les ports situés u-delà du Bosphore, les droits sont déterminés en francs et centimes ar le tableau qui suit:

Bâtiments à vapeur chargeant à Soulina sans avoir remonté le fleuve et allant au-delà du Bosphore	Montant des droits à payer, avec une profondeur à l'embouchure													
	de moins de 10 pieds		de 10 pieds au moins et de 11 pieds au plus		de plus de 11 à 12 pieds		de plus de 12 à 13 pieds		de plus de 13 à 14 pieds		de plus de 14 à 15 pieds		de plus de 15 pieds	
	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.	f.	c.
De plus de 30 tonneaux et ne dépassant pas 150 tonneaux . . .	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50	0	50
De plus de 150 tonneaux et ne dépassant pas 200 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	60	1	60	1	60	1	60
De plus de 200 tonneaux et ne dépassant pas 250 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	1	90	1	90	1	90
De plus de 250 tonneaux et ne dépassant pas 300 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	20	2	20
De plus de 300 tonneaux et ne dépassant pas 350 tonneaux . .	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	50	2	50
De plus de 350 tonneaux	0	80	1	20	1	60	1	90	2	20	2	50	2	80

1870 Tout bâtiment à vapeur jaugeant plus de trois cent cinquante tonneaux et ayant un tirant d'eau trop considérable pour sortir du port sans alléger une partie de sa cargaison, jouit d'une réduction de vingt-cinq pour cent sur le montant des droits de navigation déterminés par le présent article, aussi longtemps que la profondeur de l'embouchure est de plus de quinze pieds.

Article 3.

Les droits de navigation établies par l'article précédent sont prélevés sur tous les bâtiments à vapeur, sans aucune distinction entre ceux des compagnies publiques et ceux des compagnies privées ou des particuliers.

Néanmoins, les bâtiments à vapeur à aubes, n'ayant pas plus de dix pieds anglais de tirant d'eau en pleine charge, appartenant à une entreprise publique, spécialement affectés au transport des passagers et à un service postal régulier, et effectuant, en conséquence, des voyages périodiques d'après un programme arrêté d'avance, ne paient à la sortie du fleuve qu'un droit fixe de soixante centimes par tonneau de jauge, mais ce droit est toujours perçu sur la totalité du tonnage imposable, sans qu'il soit tenu compte de la quotité du chargement.

Ces bâtiments sont, en outre, affranchis de tout droit à leur entrée dans le fleuve.

Article 4.

Les droits de navigation dus par les bateaux à vapeur en vertu du présent tarif sont calculés sur le tonnage net du bâtiment, tel qu'il est indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire, après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible. Le charbon embarqué dans les cales des bateaux à vapeur est considéré comme cargaison.

Si le nombre de tonneaux afférent au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il est déduit sur le tonnage total, 37 % pour les bâtiments à aubes, et 32 % pour les bâtiments à hélice; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 14 ci-après.

Article 5.

Les bâtiments à voiles et les bateaux à vapeur autres que ceux désignés dans le deuxième alinéa de l'article 3, qui entrent dans le port de Soulina, en venant de la mer, et qui portent d'après leurs connaissements ou leur manifeste une cargaison équivalente à plus du tiers de leur tonnage, paient pour l'entrée dans le fleuve une taxe égale au quart de la taxe qui leur est imposée, pour la sortie, par les articles un ou deux du présent tarif.

Toutefois, ces mêmes bâtiments sont assujettis, pour l'entrée, 1870
au payement intégral de la taxe déterminée par les dits articles un ou deux, dans tous les cas où ils n'acquittent pas cette taxe pour la sortie.

En conséquence, les bâtiments soumis à la taxe d'entrée sont tenus d'en déposer le montant intégral, sur le pied des articles un ou deux ci-dessus, immédiatement après leur entrée dans le fleuve, sauf restitution des trois quarts de certe taxe, au moment où ils acquittent la taxe de sortie.

Le dépôt de la taxe d'entrée peut être remplacé par la garantie d'une caution solidaire notoirement solvable, domiciliée dans le port de Soulina.

La taxe est intégralement exigible pour l'entrée, lorsque le bâtiment qui en a effectué le dépôt ne sort pas du fleuve, avec un chargement imposable, dans les douze mois suivant son entrée.

Article 6.

Les alléges nolisées, pour le passage de l'embouchure de Soulina, par les bâtiments qui ont acquitté les droits établis par les articles précédents, ne paient pour chaque passage effectué avec une charge complète ou partielle, que la taxe fixée ci-après, savoir:

Les alléges d'une portée de dix à cinquante tonneaux, six francs;

Celles d'une portée de plus de cinquante tonneaux et ne dépassant pas cent tonneaux, huit francs;

Et celles d'une portée de plus de cent tonneaux, douze francs.

Article 7.

Les bâtiments qui restent mouillés sur la rade de Soulina, pour y charger ou décharger, au moyen des alléges, tout ou partie de leur cargaison, sans entrer dans le port, ne sont pas assujettis aux droits établis par les articles 1, 2 ou 5 ci-dessus; ils ne paient qu'une taxe uniforme de cent francs par bâtiment, pour contribuer aux dépenses des établissements dont ils profitent.

Ceux des dits bâtiments qui sont entrés dans le port, mais sans y faire aucune opération de commerce qui serait de nature à les assujettir au payement des taxes établies par les articles 1, 2 ou 5 ci-dessus, acquittent, en sus du droit fixe de cent francs établi par l'alinéa précédent, une taxe de cinquante centimes par tonneau, pour droits de phare et de pilotage. Cette taxe n'est perçue qu'une fois, à la sortie du port.

Les alléges nolisées pour transporter à travers l'embouchure la cargaison des bâtiments qui n'ont acquitté d'autres droits que ceux établis par le présent article, paient, pour chaque passage de

1870 l'embouchure, avec une charge complète ou partielle, un droit fixe d'un franc par tonneau, sur leur tonnage total.

Les alléges employées au débarquement du lest sont affranchies de toute taxe.

Les droits de cinquante centimes et d'un franc par tonneau, respectivement imposés par le présent article aux bâtiments de mer et aux alléges, sont calculés, pour les bateaux à vapeur, sur le tonnage net, conformément aux règles établies par l'artiele 4.

Article 8.

Tout radeau ou train de bois, quittant le port de Soulina pour prendre la mer, paie un droit fixe de navigation dont le montant est déterminé en francs et centimes par le tableau qui suit:

Radeaux ou trains de bois d'une largeur	Droits à payer par les radeaux ou trains de bois ayant un tirant d'eau						
	de 10 pieds ou au-dessous	de plus de					
		10 à 11 pieds	11 à 12 pieds	12 à 13 pieds	13 à 14 pieds	14 à 15 pieds	15 à 16 pieds
	francs						
De moins de 40 pieds	100	150	200	250	300	350	400
De 40 pieds au moins et de moins de 50 pieds	200	200	250	300	350	400	450
De 50 pieds au moins et de moins de 60 pieds	300	300	300	350	400	450	500
De 60 pieds au moins et de moins de 70 pieds	400	400	400	400	450	500	550
De 70 pieds et au-dessus	500	500	500	500	500	550	600

Les radeaux et trains de bois ayant un tirant d'eau de plus de 16 pieds paient, en sus de la taxe déterminée par la dernière colonne du tableau qui précède, une taxe additionelle de cinquante francs par pied ou par fraction de pied dépassant le tirant d'eau de seize pieds.

L'épaisseur des arbres formant la quille est comprise dans le mesurage du tirant d'eau, et la largeur servant de base à la taxation est la largeur maximum du radeau ou train de bois. Ces dimensions sont mesurées en pieds anglais.

Article 9.

Les bâtiments de guerre sont affranchis de toute taxe, tant à l'entrée qu'à la sortie de l'embouchure de Soulina.

Il en est de même pour les remorqueurs, lorsqu'ils ne sont pas employés à transporter, comme alléges, une partie de la cargaison des bâtiments remorqués.

Article 10.

Les bâtiments qui entrent dans le port de Soulina et qui en ressortent avec moins du tiers de leur charge, sont affranchis des

droits établis par les articles 1, 2 et 5 ci-dessus, mais s'ils jaugent 1870
plus de cent tonneaux, ils acquittent, à la sortie, une taxe de cinquante centimes par tonneau, pour droits de phare et de pilotage.

La même taxe est acquittée par les bâtiments de mer faisant exceptionnellement service d'allége, et ce, outre le droit d'un franc par tonneau imposé par l'alinéa trois de l'article 7 ci-dessus.

Les bâtiments de mer ou alléges qui cherchent abri dans le port de Soulina contre le mauvais temps, ceux qui, par suite d'un accident quelconque, sont obligés de se réfugier dans le port et se trouvent empêchés de continuer leur voyage de mer, sont affranchis de tout droit, pourvu qu'ils reprennent la mer sans faire aucune opération de commerce.

Article 11.

Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, sans aucune exception, qui entre dans le port de Soulina, en venant de la mer, et qui porte d'après ses connaissements ou son manifeste une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, mais qui décharge dans ledit port une partie seulement de sa cargaison et reprend la mer avec le surplus, pour continuer son voyage vers un autre port, sans remonter le fleuve, paie les droits de navigation déterminés ci-après, savoir:

Si le bâtiment quitte le port de Soulina, avec une quantité de marchandises n'excédant pas le tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie les trois quarts de la taxe déterminée par les articles un ou deux du présent tarif;

Et s'il quitte ledit port avec une quantité de marchandises excédant le tiers et n'excédant pas les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie la moitié de la taxe déterminée par lesdits articles un ou deux;

Dans l'un comme dans l'autre cas, cette taxe n'est perçue que pour l'entrée dans le fleuve, et le bâtiment qui l'acquitte est affranchi de toute taxe pour la sortie, s'il n'embarque pas de marchandises dans le port de Soulina.

Si la quantité de marchandises avec laquelle le bâtiment reprend la mer excède les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, ou si le bâtiment a embarqué des marchandises dans le port, les taxes sont payées, tant pour l'entrée que pour la sortie, sur le pied des articles un, deux et cinq du présent tarif.

Article 12.

Les droits établis par les articles précédents comprennent:

La taxe imposée aux bâtiments pour couvrir les dépenses des travaux et autres améliorations effectuées par la Commission européenne;

1870 Les droits actuellement en vigueur pour l'entretien des phares composant le système d'éclairage des bouches du Danube;

Les droits destinés à couvrir les dépenses occasionnées par le service du pilotage dans la passe de Soulina, et celles des autres établissements institués en vue de faciliter la navigation.

Indépendamment de ces droits, les bâtiments ne sont assujettis à aucune autre taxe ou redevance quelconque, sauf le salaire des pilotes du fleuve, qu'ils acquittent, pour la descente, de même que les radeaux et trains de bois, conformément à l'article 87 du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube, en date mu 8 novembre 1870.

Article 13.

Le montant des droits est versé entre les mains du directeur préposé à la gestion de la caisse de navigation du port de Soulina, lequel en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage sur le Bas-Danube est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est révisé suivant les circonstances.

Les droits dont l'exigibilité est contestée ou la liquidation critiquée par les parties sont versés à la caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission européenne ou devant l'Autorité internationale qui la remplacera; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du payement ou du dépôt, à peine de déchéance.

Article 14.

On comprend par la dénomination de tonneau de jauge, le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bâtiments est tiré des papiers de bord, mais les capitaines dont les bâtiments ont été jaugés par la caisse de navigation de Soulina, suivant la loi anglaise et la règle première applicable aux bâtiments vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le directeur de ladite caisse.

Sauf ce cas, la réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, est faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

Article 15.

Les bâtiments entrant dans le Danube, sans papiers indiquant leur tonnage, sont soumis à un jaugeage approximatif effectué par

l'officier vérificateur assermenté attaché à la caisse de navigation, et 1870
le montant des taxes à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact.

Le jaugeage est effectué, dans l'un et dans l'autre cas, sur la réquisition du directeur de la caisse de navigation, et l'autorité consulaire compétente est avertie du moment où il doit y être procédé, afin qu'elle puisse assister à l'opération, si elle le juge à propos.

S'il y a incertitude ou contestation sur la quotité du chargement d'un bâtiment, dans l'un des cas prévus par les articles 1, 2, 5 ou 11 du présent tarif, cette quotité est également l'objet d'une évaluation faite par l'officier vérificateur, sur la réquisition du directeur de la caisse de navigation, en présence de l'autorité consulaire compétente ou elle dûment appelée.

Les jaugeages et évaluations faits par l'officier vérificateur ne donnent lieu à aucuns frais, mais ils ne peuvent être l'objet d'aucun appel ou recours quelconque.

Article 16.

Les profondeurs, d'après lesquelles sont déterminés les droits établis par le présent tarif, sont relevées dans la passe de Soulina, en pieds anglais.

Les sondages sont opérés sous la direction et la responsabilité de l'ingénieur préposé aux travaux d'amélioration de l'embouchure; les résultats en sont affichés au bureau de la caisse de navigation et à l'office du capitaine du port.

Si l'état de la mer ne permet pas d'effectuer les sondages, le montant des droits à percevoir est basé sur la dernière profondeur constatée.

Il ne peut être exigé, pour les taxes de sortie, aucun payement supplémentaire de la part des bâtiments, ni sauf le cas d'erreur dûment constatée dans les sondages, aucune restitution partielle, de la caisse de navigation, à raison de la différence, quelque grande qu'elle puisse être, entre la profondeur de l'embouchure au moment de la sortie du bâtiment, et celle qui a servi de base à la liquidation des taxes payés.

Article 17.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au payement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende du double au moins et du quadruple au plus de ces droits.

1870 Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou la déclaration relative à la quantité des marchandises débarquées ou embarquées à Soulina dans le cas de l'article 11 ci-dessus, paraît frauduleuse, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article 15 ci-dessus, à la vérification de la capacité du bâtiment ou de la quantité de marchandises sur laquelle il aura été opéré, comparativement au tonnage total.

L'application de l'amende est prononcée en premier ressort par le capitaine du port de Soulina; la sentence de condamnation est notifié à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'article 151 du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870.

L'appel des condamnations est porté, soit devant la Commission européene ou devant l'Autorité qui lui succèdera, soit devant le tribunal mixte qui pourra être éventuellement institué à cet effet.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les jaugements rendus sur appel ne sont plus susceptibles d'aucun recours.

Les condamnations prononcées par le capitaine du port sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation, où est également versé le montant des condamnations devenues définitives.

Article 18.

Les commandants des bâtiments de guerre stationnés aux embouchures du Danube, conformément à l'article 19 du traité de Paris, sont appelés à assurer le payement des droits établis par le présent tarif et des condamnations devenues définitives, vis-à-vis des bâtiments de leur nationalité et de ceux dont ils ont qualité de protéger le pavillon, soit en vertu des traités ou des usages, soit en vertu d'une délégation générale ou spéciale.

L'action des bâtiments de guerre est demandée, en règle, par l'entremise du capitaine du port de Soulina, sur la réquisition du directeur de la caisse de navigation.

A défaut d'un bâtiment de guerre ayant qualité pour exercer une action coërcitive vis-à-vis d'un bâtiment contrevenant, le capitaine du port à recours à l'intervention du bâtiment de guerre Ottoman stationné à Soulina.

Article 19.

Le présent tarif entrera en vigueur le premier mars 1871, jour à partir duquel le tarif du 2 novembre 1865, ainsi que les dis-

positions modifiant les taxes des bateaux à vapeur, en date du 1870 26 avril 1867, cesseront d'être appliqués.

Fait à Galatz, le 9 novembre 1870.

Signé: *de Pottenburg.* *Radowitz.*
J. *Stokes.* *d'Offenberg.*
B. *Berio.* *Ismaïl.*

Tableau

indiquant la proportion

qui existe entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres pays pour le jaugeage des bâtiments de mer.

Bâtiments	Facteur par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multiplié		Observations
	Tonneaux	Lasts	
Autrichiens	0.77	—	1) 1 tonneau anglais = $61^{58}/_{100}$ kilos de Constantinople.
Français	0·94	—	
Italiens	0·94	—	
Ottomans	— 1)	—	2) 1 tonneau anglais = $4^{82}/_{100}$ kilos de Galatz.
Prussiens	0·98	1·50	
Russes	1·08	1·89	3) 1 tonneau anglais = $3^{1}/_{100}$ kilos de Braïla.
Americains (États-Unis)	1·—	—	
Belges	0·95	1·81	
Brémois	—	1·89	
Danois	1·02	1·96	
Espagnols	1·—	—	
Grecs { nouvelle mesure	0·97	—	
Grecs { ancienne mesure	0·78	—	
Hambourgeois	—	2·77	
Hanovriens	0·98	2·25	
Hollandais	0·89	1·75	
de Lubeck	—	1·89	
Mecklembourgeois	1·09	2·44	
Norvégiens	0·98	2·08	
Oldenbourgeois	0·96	1·50	
des Principautés-Unis	0·97 2)	—	
Samiotes	0·87 3)	—	
Serbes	0·97	—	
Suédois	1·02	1·98	

Galatz, le 9 novembre 1870.

1870

654.

9 novembre 1870.

Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur concernant le remboursement des frais de traitement de personnes de service italiennes dans les hospices austro-hongrois.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Verpflegskosten für Personen dienenden Standes mit Italien. Erlass des Ministeriums des Innern.

Einer Mittheilung des k. und k. Ministeriums des Aeussern zufolge haben die laut des h. o. Erlasses vom 11. März 1869, Z. 2747, mit der königlich italienischen Regierung eingeleiteten Verhandlungen zu dem Ergebnisse geführt, dass die gedachte Regierung erklärt hat, von einem unterschiedlichen Vorgehen bei Vergütung der durch Verpflegung von diesseitigen Staatsangehörigen der dienenden Classe während der ersten vier Wochen der Krankheit in venetianischen Spitälern und umgekehrt, vom 1. Jänner 1870 angefangen aufgelaufenen Kosten abzusehen, und die Giltigkeit der ausnahmsweisen Bestimmungen des Erlasses des k. k. Ministeriums des Innern vom 29. Juni 1859, Z. 7660, wonach die Kosten für die Verpflegung von nach anderen Kronländern der österreichischen Monarchie zuständigen Individuen des dienenden Standes in venetianischen Spitälern, nach dem im venetianischen Verwaltungsgebiete bestehenden Gebrauche nicht von den betreffenden Dienstgebern, sondern, soferne die Krankheit und bezügliche Verpflegung nicht über vier Wochen dauert, vom venetianischen Landesfonde zu tragen sind, nur mehr auf die vor dem 1. Jänner 1870 vorgekommenen Verpflegsfälle besagter Classe zu beschränken.

Dem mit der königl. italienischen Regierung auf Grund dieser Erklärung nunmehr getroffenen Uebereinkommen gemäss wird daher vom 1. Jänner 1870 an die Vergütung der in venetianischen öffentlichen Spitälern für österreichische Staatsangehörige des dienenden Standes anerlaufenen Verpflegskosten auch bezüglich der ersten vier Krankheitswochen lediglich nach den im h. o. Erlasse vom 13. November 1868, Z. 5837 M. I., bezüglich des Verhältnisses gegenüber Venetien angedeuteten Grundsätzen, mithin ganz in derselben Weise wie für andere nicht zum dienenden Stande gehörige österreichische Staatsangehörige stattzufinden haben, während anderseits die Refundirung der in österreichischen allgemeinen öffentlichen Krankenanstalten für Angehörige der venetianischen Provinzen dienenden Standes auch bezüglich der ersten vier Wochen der Krankheit erwachsenen Verpflegskosten seitens der königl. italienischen Regierung in der gleichen Weise und nach den gleichen Grundsätzen wie die Vergütung der Spitalskosten für andere nicht der dienenden Classe angehörende Venetianer erfolgen wird.

Hiervon beehre ich mich Euer . . . . . im Nachhange zu 1870
meinem oberwähnten Erlasse vom 11. März 1859, Z. 2747 zur gefälligen Darnachachtung und weiteren entsprechenden Veranlassung mit dem Bemerken in Kenntniss zu setzen, dass dem Gesagten zufolge mit der Refundirung von Verpflegskosten der gedachten Kategorie für österreichische Angehörige, welche seitens der königl. italienischen Regierung oder deren Organe seither etwa unmittelbar angesprochen worden sein sollte, nur insoferne vorzugehen sein wird, als es sich um Verpflegsfälle seit dem 1. Jänner 1870 handelt.

Dagegen wird mit Rücksicht auf die nunmehr eintretende gegenseitige Verpflichtung der beiderseitigen Landesfonde vom Zeitpunkte der Wirksamkeit des in Rede stehenden Uebereinkommens, d. i. vom 1. Jänner 1870 angefangen, die den hierländigen Dienstgebern obliegende Zahlungspflicht bezüglich der Dienstbotenkrankenkosten für die ersten vier Wochen der Krankheit, insoferne es sich um venetianische in hierländigen allgemeinen öffentlichen Krankenanstalten verpflegte Individuen des dienenden Standes handelt, und die Krankenverpflegskosten von der italienischen Regierung vergütet werden, bis auf weiteres nicht mehr in Anspruch zu nehmen sein.

Bei diesem Anlasse kann ich schliesslich nicht umhin, Euer . . . . die Bestimmungen des h. o. Erlasses vom 27. Juni 1869, Z. 9824, betreffend die Correspondenzen wegen Einbringung von Verpflegskosten, neuerlich in gefällige Erinnerung zu bringen.

Wien, am 9. November 1870.

Für den k. k. Minister des Innern:
Stählin.

655.

16 décembre 1870.

Ordonnance du ministère I. R. des finances sur un arrangement concerté avec l'Italie dans le but de certaines facilités accordées aux districts frontière pour le trafic de produits du sol récoltés sur les terres situées au-delà de la ligne frontière et séparées des demeures et fermes respectives.

(F. V. B. 1870, Nr. 76.)

Erleichterungen des Grenzverkehrs mit Getreide, Hülsenfrüchten, Producten des Weinbaues und anderen Naturerzeugnissen, welche auf den durch den Zug der österreichisch-italienischen Grenze von den bezüglichen Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden der Zinsbauern oder Grundeigenthümer getrennten Besitzungen geerntet werden.

Um einen gleichmässigen Vorgang bei der Anwendung der Bestimmungen der Zusatzartikel zu dem zwischen Oesterreich und Italien abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrage vom 23. April

1870 1867 (V. Bl. Nr. 27) herbeizuführen, sind die kaiserliche und königliche österreichische und die königliche italienische Regierung über die nachfolgenden Bestimmungen übereingekommen, deren genaue Befolgung den Zollämtern und Finanzwachorganen an der Landes-Grenze gegen Italien zur Pflicht gemacht wird.

Artikel I.

Getreide, Hülsenfrüchte, Producte des Weinbaues und andere Naturerzeugnisse, welche auf den durch den Zug der österreichisch-italienischen Grenze von den bezüglichen Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden der Zinsbauern oder Grundeigenthümer getrennten Besitzungen geerntet werden, sind in der Einfuhr und in der Ausfuhr zollfrei, sowohl wenn sie in diese Wohn- oder Wirthschaftsgebäude abgeliefert, als auch wenn sie zurückgebracht werden.

Das Zugeständniss dieser Zollfreiheit wird in dem Monate, in welchem die obgenannten Producte geerntet werden, beginnen und mit Ende November desselben Jahres aufhören.

Artikel II.

Behufs der Erlangung der Zollfreiheit bei dem Transporte der Producte nach den Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden müssen zwei schriftliche Waarenerklärungen überreicht werden, eine bei dem Zollamte, über welches die Producte austreten, die zweite bei dem Zollamte, über welches die Producte eingeführt werden.

Die Waarenerklärungen müssen von den Eigenthümern der Besitzungen oder von ihren Bevollmächtigten unterschrieben sein, und in denselben müssen die Mengen jener Producte, welche nach den Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden gebracht werden, sowie die zum Rücktransporte bestimmten Mengen derselben Producte angegeben sein. Sie müssen auch mit einer Bestätigung der Gemeinderepräsentanz versehen sein, aus welcher hervorgeht, dass die Producte wirklich zu Besitzungen gehören, welche durch den Zug der Zolllinie von den betreffenden Wohn- oder Wirthschaftsgebäuden getrennt sind.

Artikel III.

Die im Artikel I bezeichneten Producte dürfen nur bis zum Belaufe der in der Waarenerklärung zum Rücktransporte vorgemerkten Menge zollfrei über die Grenze zurückgebracht werden.

Behufs der zollfreien Abfertigung müssen aber die zurückkehrenden Producte zu demselben Zollamte gestellt werden, welches sie passirten, als sie das erste Mal die Grenze überschritten.

Unter den im Zusatzartikel I, Zahl 3 zum österreichisch-italienischen Handels- und Schifffahrtsvertrage vom 23. April 1867 erwähnten Naturerzeugnissen sind auch ausgedroschenes Getreide, Maiskörner und ausgelöste Hülsenfrüchte zu verstehen.

Wien, am 6. December 1870.

656.

1870

20 décembre 1870.

Ordonnance du ministère de la justice concernant l'exécution des sentences des tribunaux civils de Bavière et celle en vertu de documents dressés en Bavière. Vienne, le 20 décembre 1870.

(R. G. B. 1870, Nr. 142.)

Verordnung des Justizministeriums vom 20. December 1870, betreffend die Execution der civilgerichtlichen Urtheile der königlich bayerischen Gerichte und der im Königreiche Bayern aufgenommenen Urkunden.

Die seit 1. Juli 1869 im Königreiche Bayern in Wirksamkeit stehende Civilprocessordnung bestimmt:

Artikel 823.

Entscheidungen auswärtiger Gerichte können in Ermanglung besonderer Staatsverträge im Königreiche nur vollstreckt werden, nachdem sie die Rechtskraft beschritten und von dem nach allgemeinen Grundsätzen zuständigen inländischen Gerichte für vollstreckbar erklärt worden sind. Durch die Vollstreckbarkeitserklärung werden sie im ganzen Königreiche vollstreckbar.

Ausländer können die Vollstreckbarkeitserklärung einer im Auslande ergangenen Entscheidung bei dem inländischen Gerichte auch gegen Ausländer selbst dann nachsuchen, wenn die betreffende Verbindlichkeit im Auslande entstanden ist.

Artikel 824.

Das Gesuch um Vollstreckbarkeitserklärung einer im Auslande ergangenen Entscheidung ist mittelst Klage anzubringen.

Macht der Geklagte Einwendungen gegen die Verurtheilung geltend, so hat darüber das inländische Gericht zu erkennen. Dieses kann dabei die Ergebnisse des im Auslande stattgehabten Verfahrens berücksichtigen.

Ist der Verurtheilte ein Angehöriger des Staates, in welchem die Entscheidung ergangen ist, so sind Einreden, welche die Sache selbst betreffen, nur zulässig, sofern sie sich darauf beziehen, dass die Entscheidung einem inländischen Prohibitivgesetze widerstreitet oder mit dem öffentlichen Rechte des Inlandes sich nicht verträgt. Solche Einreden sind in allen Fällen auch von Amtswegen zu berücksichtigen.

Artikel 825.

Ausser Bayern aufgenommene Urkunden, welche nicht richterliche Entscheidungen sind, kommen in Ermanglung besonderer Staatsverträge nur als Beweismittel in Betracht.

1870 Diese gesetzlichen Bestimmungen werden auf Grund der mit Allerhöchster Entschliessung vom 17. December 1870 ertheilten Ermächtigung zu dem Ende zur Kenntniss gebracht, damit die Gerichte in Betreff der Vollstreckung der Urtheile der königlich bayerischen Gerichte und der in dem Königreiche Bayern aufgenommenen Urkunden strenge nach dem Reciprocitätsrechte vorgehen.

Tschabuschnigg m. p.

657.

24 decémbre 1870.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Saxe concernant la ratification du §. 6 du traité du 24 avril 1853 et le développement des jonctions des chemins de fer à la frontière bohémo-saxonne. Conclu à Dresde. Ratifié le 7 janvier 1871. Ratifications échangées à Dresde, le 28 janvier 1871.

(R. G. B. 1871, Nr. 62.)

Staatsvertrag vom 24. December 1870, zwischen Oesterreich-Ungarn und Sachsen, wegen Abänderung des §. 6 des die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Reichenberg und Zittau betreffenden Staatsvertrages ddo. Wien am 24. April 1853, dann betreffend die weitere Entwicklung der Eisenbahnverbindungen an der sächsisch-böhmischen Gränze. Abgeschlossen zu Dresden am 24. December 1870; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt am 7. Jänner 1871 und die Ratificationen ausgewechselt zu Dresden am 28. Jänner 1871.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc. etc.

Nachdem zwischen Unserem Bevollmächtigten einerseits und dem von Seiner Majestät dem Könige vom Sachsen anderseits hiezu ernannten Bevollmächtigten wegen Herstellung mehrerer neuerer Eisenbahnverbindungen am 24. December v. J. in Dresden ein aus fünf Artikeln bestehendes Uebereinkommen abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welches also lautet:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn und Seine Majestät der König von Sachsen, von dem Wunsche geleitet, den Eisenbahnverbindungen an der böhmisch-sächsischen Gränze eine weitere Entwicklung zu geben und den allgemeinen Verkehr von allen nicht unbedingt nöthigen Einschränkungen zu befreien, haben, um zu diesem Behufe ein Uebereinkommen abzuschliessen, Bevollmächtigte ernannt, und zwar:

Seine k. und k. Apostolische Majestät: 1870

Ihren wirklichen geheimen Rath und Kämmerer, Ludwig Grafen Paar, Ritter des Ordens der eisernen Krone I. Classe u. s. w., Allerhöchst Ihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am königlichen Hofe,

Seine Majestät der König von Sachsen:

Ihren Staatsminister der Finanzen und der auswärtigen Angelegenheiten, Richard Freiherrn von Friesen, Ritter des Hausordens der Rautenkrone, Grosskreuz des Verdienstordens u. s. w.,

welche nach Austausch ihrer richtig befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Allerhöchsten Ratification, über folgende Punkte übereingekommen sind:

1.

Die königl. sächsische Regierung erklärt sich damit einverstanden, dass die im §. 6 des die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Reichenberg und Zittau betreffenden Staatsvertrages ddo. Wien, am 24. April 1853, seitens der k. und k. österreichischen Regierung ertheilte Zusage,

„bei erfolgender Ausführung der im Punkte 1 bezeichneten Eisenbahn einen anderen unmittelbaren Bahnanschluss der Stadt Reichenberg an die sächsischen oder preussischen Eisenbahnen innerhalb eines Zeitraumes von 25 Jahren, vom Tage der Ertheilung der definitiven Concession an gerechnet, weder selbst ausführen noch durch Andere ausführen lassen zu wollen,“

wieder zurückgenommen und für die Zukunft als nicht ertheilt betrachtet werde.

2.

Die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung verspricht dagegen, für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen

zwischen Pirna und Dux und

zwischen Johanngeorgenstadt und Carlsbad,

sowie zur Fortsetzung einer im sächsischen Müglitzthale aufwärts zu bauenden Eisenbahn auf böhmischem Gebiete bis zum Anschlusse an einen geeigneten Punkt der bereits früher genehmigten Eisenbahnlinie Dux-Klingenberg (oder Freiberg), sobald sich Unternehmer für diese Linien finden, die erforderlichen Concessionen zu ertheilen und dabei den Unternehmern keine härteren Bedingungen aufzuerlegen, als solche, welche überhaupt den Gesetzen und allgemeinen Vorschriften gemäss den in Böhmen neuerdings erbauten Eisenbahnen auferlegt zu werden pflegen.

Auch wird die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung den Anschluss der Müglitzthalbahn an die Dux-Klingenberger (Freiberger) Bahn auf böhmischem Territorium gestatten.

1870

3.

Die im Punkte 1 und 2 enthaltenen gegenseitigen Zusicherungen treten in Kraft, sobald die directe Bahnverbindung zwischen Reichenberg und Görlitz durch die erforderliche Zustimmung des Reichsrathes sichergestellt ist.

4.

Nach Erfolg der unter 3 erwähnten Zustimmung des Reichsrathes sollen sofort beiderseits Commissäre zusammentreten, um für die Eisenbahnlinie Pirna-Dux einen geeigneten Gränzübergangspunkt zu ermitteln und über alle sonst in Bezug auf den Bau und den Betrieb dieser Eisenbahn von den Regierungen noch zu vereinbarenden und festzustellenden Punkte ein Uebereinkommen zu treffen.

Zu gleichem Zwecke werden hinsichtlich der Eisenbahnlinie Johanngeorgenstadt-Carlsbad und hinsichtlich der Müglitzthalbahn Commissäre zusammentreten, sobald sich für diese Linien geeignete und mit den nöthigen Mitteln versehene Unternehmer gefunden haben.

5.

Die Ratificationen dieses Vertrages sollen mit möglichster Beschleunigung erfolgen und spätestens 14 Tage nach Vollziehung des Vertrages in Dresden ausgetauscht werden.

Dresden, den 24. December 1870.

(L. S.) Ludwig Graf *Paar* m. p. (L. S.) *Friesen* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Bestimmungen dieses Uebereinkommens dasselbe gutgeheissen, und versprechen mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, dasselbe seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir die gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und selber unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen in Unserer Haupt- und Residenzstadt Wien am siebenten des Monates Jänner im Jahre des Heiles Eintausend achthundert einundsiebzig, Unserer Reiche im dreiundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Graf von *Beust* m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät:

Maxmilian Freiherr von *Gagern* m. p.,
k. und k. Hof- und Ministerialrath.

Schlussprotokoll zu dem wegen weiterer Entwicklung der Eisenbahnverbindungen an der sächsisch-böhmischen Gränze zwischen Sachsen und Oesterreich abgeschlossenen Vertrage vom 24. December 1870.)* 1870

Die unterzeichneten Bevollmächtigten sind bei Unterzeichnung des Vertrages über die weitere Entwicklung der Eisenbahnverbindungen an der sächsisch-böhmischen Gränze und die Befreiung des allgemeinen Verkehrs von allen nicht unbedingt nöthigen Einschränkungen vom heutigen Tage übereingekommen, folgende Erklärung in gegenwärtiges Schlussprotokoll niederzulegen:

Zu Artikel 1.

Falls unerwarteter Weise die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung in die Lage kommen sollte, aus Anlass des Artikels 1 und auf Grund richterlicher Entscheidung der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft eine Entschädigung leisten zu müssen, verpflichtet sich die königl. sächsische Regierung, die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung hierunter schadlos zu halten.

Zu Artikel 2.

Die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung verpflichtet sich, im Falle in Betreff des von ihr gestatteten Anschlusses der Müglitzthalbahn an die Dux-Klingenberger (Freiberger) Bahn auf böhmischem Territorium ein entsprechendes gütliches Uebereinkommen zwischen den beiden betheiligten Unternehmungen nicht gelingen sollte, die Unternehmer der Dux-Klingenberger (Freiberger) Eisenbahn im Verwaltungswege anzuhalten, den verlangten Anschluss zu gestatten.

Ludwig Graf *Paar* m. p. *Friesen* m. p.

658.

1871. 1871

Instruction du ministère I. et R. de la guerre pour le stationnaire à Klek.

(Attlmayr, Elemente des internationalen Seerechtes, I., 131.)

Instruction für das k. k. Stationsschiff in Klek.

§. 1.

Status quo.

Die k. k. österreichische Regierung ist mit der ottomanischen Regierung im Jahre 1853 erneuert übereingekommen, dass in den

---

*) Le protocole final garde, en vertu d'un protocole signé à Dresde, le 28 janvier 1871, même force et valeur que le traité même.

1871 Gewässern von Klek und der Suttorina der Status quo unberührt zu erhalten ist.

Nach diesem Tractate darf in der Bucht von Klek kein fremdes Kriegsschiff, dann überhaupt kein Handelsschiff, weder gross noch klein, die relâche forcée ausgenommen, einlaufen oder irgendwie mit der türkischen Küste in Berührung kommen.

§. 2.

Verbot jeder Schifffahrt in der Bucht von Klek.

Das Küstengebiet von Klek ist als mare clausum unter Ausschluss jeder Schifffahrt, mithin auch der österreichischen, zu behandeln, indem sich nur auf diese Weise die Ausschliessung der fremden Flaggen und namentlich jener, die vertragsmässig den österreichischen gleichgestellt sind, gegen etwaige Reclamationen wirksam aufrecht erhalten lässt.

§. 3.

Verbot des Besitzes von Fahrzeugen seitens der türkischen Bewohner.

Den Tractaten zufolge darf von den türkischen Küstenbewohnern in Klek kein Fahrzeug, sei es noch so klein, zu Communicationen, zur Fischerei oder zu sonstigen Privatzwecken gehalten oder auch nur gebaut werden.

§. 4.

Aufstellung des k. k. Stationsschiffes.

Zur strengen Durchführung und Aufrechthaltung dieser Verfügungen hat sich das k. k. Stationsschiff derart in einer der Buchten von Klek zu vertäuen, dass es allen diesen Obliegenheiten am leichtesten nachkommen kann, wobei immer auf die Sicherheit des Schiffes Bedacht zu nehmen ist. In keinem Falle darf aber vom Stationsschiffe eine Communication mit türkischem Gebiete unterhalten werden.

§. 5.

Behandlung fremder Kriegsschiffe.

Die Circularverordnung des Reichskriegsministeriums vom 14. Juni 1866, C. K., M. S., Nr. 1080 bildet die Grundlage für das Verhalten des k. k. Stationsschiffscommandos gegenüber fremden Kriegsschiffen.

§. 6.

Relâche forcée.

Es darf somit kein fremdes Kriegsschiff, relâche forcée ausgenommen, ohne früher eingeholte Bewilligung in der Bucht von Klek einlaufen.

Sollten Seeunfälle oder grössere Havarien an Maschine oder 1871
Körper ein Schiff zwingen, die Bucht von Klek anzulaufen, so ist diesem der Aufenthalt daselbst nur so lange zu gestatten, als zur Vornahme der nothwendigen Reparaturen unbedingt erforderlich ist. Demselben ist aber der Verkehr mit dem türkischen Gebiete auf das strengste untersagt, und es ist die Pflicht des Stationsschiffcommandos, das betreffende Schiff rechtzeitig über die erfolgten Anordnungen zu instruiren, und dasselbe in seinen Bewegungen zu überwachen.

§. 7.

Verhalten gegen Schiffe, welche den Status quo nicht achten.

Der Einfahrt türkischer oder überhaupt fremder Schiffe ist ein mündlicher Protest, und wenn dieser nichts nützen sollte, ein solcher schriftlich gegen Uebernahmsbestätigung des Commandanten des eindringenden Schiffes bekannt zu geben und nur im äussersten Nothfalle von den Waffen Gebrauch zu machen; jedenfalls kommt aber ein derartiger Fall dem k. k. Militär- und dem Brigadecommando, eventuell Festungscommando zu Ragusa augenblicklich telegraphisch anzuzeigen.

§. 8.

Wortlaut des Protestes.

Der einem fremden Schiffe entgegenzusetzende Protest hat ungefähr wie folgt zu lauten, und ist die Auswahl der Sprache dem Gutdünken des k. k. Schiffscommandos überlassen.

A Monsieur le commandant etc. etc.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche ayant notifié aux Puissances amies le traité conclu avec la Sublime Porte, qui déclare les enclaves de Suttorina et Klek comme territoires neutres, interdit aux navires de guerre des puissances étrangères l'entrée dans la baie de Klek; il est pour cela de mon devoir de protester au nom de mon Gouvernement contre l'entrée et le mouillage du bâtiment sous vos ordres, dans la sus-dite baie.

§. 9.

Nothwendige Unterstützung durch andere Schiffe.

Sollte der äusserste Fall der Anwendung von Waffengewalt eintreten, und wäre die Assistenz eines anderen k. k. Kriegsschiffes erforderlich, oder falls es angezeigt erscheint, durch Entfalten grösserer maritimer Streitkräfte den Forderungen mehr Nachdruck zu geben, so sind nach Umständen die Commanden der in den nahen Gewässern anwesenden k. k. Kriegsschiffe, eventuell ein Escadrecommando directe um Unterstützung anzugehen, jedenfalls aber die vorschriftsmässige Relation an das Militärcommando vorzulegen,

1871 und vom Geschehenen auch dem Brigadecommando Meldung zu erstatten.

§. 10.

Landen türkischer Schiffe.

Das Landen türkischer oder anderer fremder Schiffe, seien es Kriegs- oder Mercantilschiffe, geschieht nur ausnahmsweise, und zwar über speciell ergangene Bewilligung des k. k. Ministeriums des Aeussern, welche dem Schiffscommando für jeden einzelnen ausnahmsweisen Fall durch das Militärcommando bekannt gegeben wird. Insolange daher eine solche Bewilligung nicht vorliegt, ist keinem Schiffe das Landen zu gestatten, und ist dasselbe anzuweisen, die ausnahmsweise Bewilligung bei der k. k. Regierung anzusuchen, bis zu deren Herablangen dem Schiffe ein geeigneter Ankerplatz in unmittelbarer Nähe des Stationsschiffes anzuweisen sein wird.

§. 11.

Aufrechthaltung der Ordnung und Sicherheit auf dem österreichischen Küsten- und Seegebiete in militärischer und politischer Beziehung.

Auf die Ordnung und Sicherheit im ganzen österreichischen Küsten- und speciell Seegebiete, also unmittelbar bis an das türkische Ufer, hat das Stationsschiffscommando das besondere Augenmerk zu richten, und Alles, was sich in seinem Gesichtskreise sowohl zu Lande als zu Wasser ereignen und von irgend einer militärischen oder politischen Wichtigkeit erscheinen sollte, dem Brigadecommando anzuzeigen.

Auch sind zur Hintanhaltung des Verkehres mit der türkischen Küste zeitweise bei Nacht Ronden mit Booten vorzunehmen.

Besonders wichtige Angelegenheiten sind directe an das Militärcommando zu telegraphiren, nöthigenfalls mit Benützung des Chiffernschlüssels für das Militärcommando zu Zara, welcher mit der Instruction an den Ablöser immer zu übergeben ist. Das Nähere kommt schriftlich, und zwar nebst dem Militärcommando auch dem Brigade-Commando bekannt zu geben.

§. 12.

Nicht militärische Vorfallenheiten.

Nicht militärische Vorfallenheiten specieller Natur sollen nach Massgabe dem nächsten Seesanitäts-, dem Finanz- oder Bezirksamte bekannt gegeben werden.

Ausserdem gehört es auch zu den Obliegenheiten des Stationsschiffes, da nach Landes-Generalcommandoverordnung Präs. Nr. 380.598 vom Jahre 1862 und Präs. Nr. 2 vom Jahre 1863 den k. k. Finanzschiffen das Einlaufen in der Bucht von Klek über die österreichische Grenze nicht gestattet ist, den Schmuggel von Salz, Tabak

und anderen Contrebandewaaren nach Möglichkeit hintanzuhalten 1871
und den betreffenden Organen auf Ansuchen die nöthige Assistenz zu gewähren.

§. 13.

Frachten, welche die Narenta aufwärts gebracht werden sollen.

Türkische und überhaupt fremde Schiffe, deren Ladung die Narenta aufwärts bestimmt ist, sind nach Visnica zu weisen, um dort ihre Ladung auf österreichische Fahrzeuge umzuladen, da die Narentaschifffahrt nur österreichischen Schiffen gestattet ist.

§. 14.

Begünstigung hinsichtlich der österreichischen Unterthanen.

Obschon auch den österreichischen Schiffen das Einlaufen in Klek untersagt ist, so kann doch den österreichischen Booten und kleinen Fischerfahrzeugen die Fischerei gestattet werden, sobald man sich die Ueberzeugung verschaffen kann, dass von denselben kein Verkehr mit dem türkischen Gebiete stattfindet.

§. 15.

Dienstliche Stellung des k. k. Stationsschiffes.

Das k. k. Stationsschiff in Klek untersteht in operativer und militärischer Hinsicht dem k. k. Militärcommando für Dalmatien; da aber das Brigadecommando von allen Vorfallenheiten in seinem Bezirke in steter Kenntniss sein muss, so sind alle Berichte, Meldungen und sonstige Correspondenzen durch dasselbe an das Militärcommando einzusenden, sowie auch alle höheren Anordnungen von hier aus im Wege des Brigadecommandos zugemittelt werden.

In militärisch-administrativer Beziehung untersteht das k. k. Stations- und Hafenwachschiff dem k. k. Hafenadmiralate zu Pola.

§. 16.

Eingaben.

Bei Uebernahme der Station von Seite eines k. k. Kriegsschiffes ist je ein Ausweis an das k. k. Militärcommando und an das Brigadecommando einzusenden, in welchem folgende Punkte angeführt zu sein haben:

1. Name und Gattung des Schiffes; 2. Maschinenkraft; 3. Schnelligkeit des Schiffes bei gutem Wetter; 4. Bemannungsstand bei Detaillirung des Stabes; 5. Bestückung und Waffen; 6. Kriegsmunition; 7. für wie viele Tage das Schiff Lebensmittel und Wasser fassen kann; 8. auf wie viele Stunden Kohlenvorrath bei ganzer Kraft; 9. wie viel Truppen und ungefähr wie viel Gepäck das Schiff auf längere Zeit aufnehmen kann (Reise in die Provinz oder nach Triest); 10. wie viel auf kurzen Fahrten (von Spalato an); 11. wie viel Mann

1871 die an Bord befindlichen Boote eventuell transportiren oder aufnehmen können; 12. Tiefgang des Schiffes.

§. 17.

Maschinen- und Schiffsreparaturen.

Das k. k. Commando hat alle Schäden an Maschine oder Schiffskörper, durch welche die momentane Schlagfertigkeit und Seetüchtigkeit des Schiffes beeinträchtigt wird, ausser der gewöhnlichen vorschriftsmässigen Meldung an das k. k. Hafenadmiralat, auch an das k. k. Militärcommando durch das Brigadecommando anzuzeigen, damit diese beiden Commanden immer und genau vom Stande der Verwendbarkeit dieses Schiffes unterrichtet sind.

§. 18.

Aufenthalt des Stationsschiffes.

Ohne höhere Anordnung darf das Stationsschiff Klek nicht verlassen, wenn jedoch in den dortigen Gewässern Seeunfälle oder grössere Unordnungen das Verlassen von Klek, beziehungsweise das Erscheinen des k. k. Schiffes in dem von Unordnung bedrohten Hafen bedingen, ist dem Commandanten gestattet, jedes Mal nach eigenem Ermessen zu handeln, wenn die Dringlichkeit des Falles eine Anfrage nicht mehr gestattet.

Die jeweilig in Klek obwaltenden militärischen und politischen Verhältnisse sind jedoch in solchen Fällen stets zu berücksichtigen, und kann in Abwesenheit des Schiffes dasselbe durch ein auf Kriegsfuss bemanntes Boot ersetzt werden.

Von jedem derartigen Falle sind sobald als thunlich die gehörigen Meldungen zu erstatten.

§. 19.

Kohlenvorrath und Ergänzung.

Den Vorrath an Kohlen ergänzt das Stationsschiff aus dem eigens aufgestellten Depôt zu Klek; es ist daher Sorge zu tragen, dass der dortige Vorrath von betreffender Seite immer rechtzeitig ergänzt werde, da das Schiff zur Vervollständigung des eigenen Kohlenvorrathes seinen Posten nicht verlassen darf.

§. 20.

Verhalten des k. k. Stationsschiffes bei einem eventuellen Kampfe auf türkischem Gebiete.

Wenn auf dem türkischen Gebiete von Klek ein Kampf zwischen Aufständischen und türkischen Truppen ausbricht, so hat von Seite des Stationsschiffes keine Intervention stattzufinden, daher auch keine beobachtende Stellung mit Ausschiffungstruppen des Stationsschiffes auf fremdem Gebiete eingenommen zu werden.

Die Hauptobsorge besteht darin, die eigenen Grenzen und 1871
Küstenpunkte gegen jede Verletzung oder Ueberschreitung durch die Kämpfenden zu schützen, zu welchem Zwecke auch wenn möglich, k. k. Landtruppen von Ragusa dahin disponirt werden würden.

Sind diese genöthigt, thätig einzugreifen, oder erhalten diese die Bestimmung selbst auf fremdem Gebiete mit Waffengewalt einzuwirken, dann erst, und zwar nur in solchen Fällen wird auch von Seite des Stationsschiffes oder der gerade anwesenden k. k. Kriegsschiffe die nach Umständen mögliche thatsächliche Unterstützung zu leisten sein.

§. 21.

Verhalten gegen türkische Aufständische und sonstige Freischärler, welche zur See eindringen.

Wenn feindliche Freischärler in Klek oder im nahen Rayon des Stationsschiffes, sei es auf türkischem oder k. k. Gebiete, eine Landung versuchen sollten, so sind deren Schiffe, was immer für einer Flagge sie angehören mögen, in den Grund zu bohren.

Sollte jedoch eine Landung, und zwar auf österreichischem Gebiete bewerkstelligt worden sein, so sind dieselben allsogleich anzugreifen und zu bekämpfen.

§. 22.

Vorlagen über eventuell geboten erscheinende Veränderungen dieser Instruction.

Das k. k. Stationsschiff hat diese Instruction strengstens einzuhalten; es bleibt aber dem Commando desselben vorbehalten, wohlbegründete, den Zeitumständen angemessene Vereinbarungen in Vorschlag zu bringen, und im Dienstwege durch das Brigadecommando dem Militärcommando vorzulegen.

659.

6 janvier 1871.

Convention entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour résoudre les questions pendantes se rapportant à l'article 22 du traité de paix du 3 octobre 1866. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique le 25 février, par le roi d'Italie, le 12 février 1871. Ratifications échangées à Florence, le 23 mars 1871.

Trattati e convenzioni IV, 135.

Dans le but de régler et terminer définitivement les questions pendantes à la suite de l'article 22 du Traité de paix du 3 octobre 1866, Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté l'Empereur d'

1871 Roi de Bohême, etc., etc., et Roi Apostolique de Hongrie, ont nommé leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Leurs Excellences: Noble M. Emile Visconti-Venosta, Grand' Croix des Ordres des Saints Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, son Ministre des Affaires Étrangères, etc.,

Et M. Quintino Sella, Grand'Croix des Ordres des Saints Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, son Ministre des Finances, etc.;

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique,

Leurs Excellences: M. Melchior Lonyay de Nagylonia et Vasaros Namény, Grand'Croix de l'Ordre de Léopold, son Conseiller intime actuel et son Ministre des Finances pour la Monarchie Austro-Hongroise, etc.,

Et M. Louis Baron de Kübeck, Grand'Croix de l'Ordre de Léopold et de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare, son Conseiller intime actuel et son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, etc.;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. Le crédit total des membres de la Famille Impériale et Royale relativement à la dette des *Luoghi del Monte Comune di Firenze* et comprenant le capital, ainsi que les intérêts échus au 30 septembre 1870, est réciproquement reconnu comme s'élevant à la somme de lires italiennes 8,047.500.

Art. 2. En guise de payement et acquittement complet de la dite somme, aussitôt après la ratification de la présente Convention par Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique et par Sa Majesté le Roi d'Italie, le Gouvernement italien remettra à la personne déléguée à cet effet, et munie d'un mandat régulier de Sa Majesté l'Empereur et Roi François Joseph I, le nombre correspondant de titres au porteur du Consolidé trois pour cent sur la dette publique du Royaume d'Italie, d'une rente annuelle de lires italiennes 241.425, jouissance 1er octobre 1870.

Sa Majesté l'Empereur et Roi François Joseph I, en sa qualité d'Auguste Chef de la Maison Impériale et Royale, assume également envers les membres de Sa Famille qui auraient des droits aux créances en question, toute la responsabilité qui dérive de la présente Convention et se porte garant de leur plein assentiment aux dites stipulations, en déclarant aussi en leur nom et dans leur intérêt que, lorsque le Gouvernement italien aura remis, ainsi qu'il est dit plus haut, à la personne déléguée par Sa Majesté les titres sur la dette publique d'une rente annuelle de lires italiennes 241.425, les membres respectifs de la Famille Impériale et Royale tiendront pour

entièrement satisfaite et définitivement acquitée toute créance qu'ils 1871
auraient eue envers l'Italie.

Art. 3. Le Gouvernement royal italien fera remettre aux héritiers de Son Altesse Impériale et Royale feu le Grand-Duc Léopold II de Toscane, par l'entremise des Plénipotentiaires austro-hongrois, en compensation de toutes les réclamations concernant les biens meubles, la somme de quatre millions de lires italiennes, représentée par des titres au porteur de la dette publique du Royaume d'Italie d'une rente annuelle de 200.000 lires, intérêt cinq pour cent, jouissance 1er janvier 1871.

Art. 4. Le Gouvernement royal italien restituera aux héritiers de Son Altesse Impériale et Royale feu le Grand-Duc Léopold II de Toscane un livre de prière *in-quarto*, manuscrit avec miniatures, acquis par feu le Grand-Duc Ferdinand III de Toscane, ainsi que la correspondance et les notes manuscrites (*giornali*) de feu le Grand-Duc Léopold II, spécialement les pièces qui ont trait aux Maremmes, et qui sont en possession du Gouvernement italien.

Par contre, les héritiers de feu le Grand-Duc Léopold II feront consigner au Gouvernement royal italien les dossiers concernant la réforme criminelle de 1786, ainsi que les actes officiels ayant trait au code criminel toscan de 1853 et les actes originaux du Synode de Pistoie.

Art. 5. Le Gouvernement royal fera rechercher et restituer à Son Altesse Royale Madame l'Archiduchesse Grand-Duchesse Marie-Antoinette les quelques objets d'art de sa propriété particulière dont la spécification a été remise aux Plénipotentiaires italiens.

Art. 6. Quant à *l'herbarium* et à la bibliothèque botanique qui se trouvent dans le Musée d'histoire naturelle à Florence et qui ont été légués par testament, en date 19 avril 1850, par le sieur Philipp Barker Webb à Son Altesse Impériale et Royale le Grand-Duc Léopold II de Toscane et à ses héritiers et successeurs, les héritiers feront consigner la dotation en rente française, destinée à l'entretien et à l'augmentation de ces collections, au Gouvernement italien, qui remplira les conditions du testateur.

Art. 7. Le Gouvernement royal italien s'engage à rendre exécutoire la Convention conclue à Florence, sous la date du 20 juin 1868, relativement à la restitution des biens meubles et immeubles de Son Altesse Royale Monseigneur l'Archiduc François V d'Autriche-Este.

Art. 8. En remboursement des sommes payées ou à payer par Son Altesse Royale l'Archiduc François V d'Autriche-Este pour intérêts et amortissement de la dette contractée par son Altesse Royale Charles Louis de Bourbon, Duc de Lucques, en 1843, avec les maisons Arnstein et Eskeles, Rothschild et Sina, et inscrite sur le Grand

1871 Livre de la dette publique de Parme, jusqu'à sa complète extinction, le Gouvernement italien s'engage à remettre à Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique une obligation de la dette publique autrichienne convertie cinq pour cent, jouissance 1er novembre 1870, de la somme nominale de six cent mille florins.

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique garantit le Gouvernement italien envers Son Altesse Royale l'Archiduc François V d'Autriche-Este et envers les ayants droit dans le même emprunt.

Sont réservés au Gouvernement italien les droits qui pourraient lui compéter dans la succession privée de Son Altesse Royale le Duc de Lucques et ceux qui proviennent de la substitution du Gouvernement même dans les garanties et les cautionnements appartenant aux maisons créancières en vertu du contrat d'emprunt.

Art. 9. La présente Convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Florence dans six semaines ou plus tôt si faire se peut.

Fait à Florence, le sixième jour du mois de janvier de l'an de grâce mil huit cent soixante et onze.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*
(L. S.) *Quintino Sella.*
(L. S.) *Lonyay.*
(L. S.) *Kübeck.*

660.

6 janvier 1871.

Protocole signé entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie relativement aux deux conventions conclues à la même date.

Trattati e convenzioni IV, 139.

Dans le but de régler et terminer definitivement toutes les questions financières pendantes entre le Royaume d'Italie et la Monarchie austro-hongroise, à la suite des articles 6, 7 et 22 du traité de paix du 3 octobre 1866, les Plénipotentiaires soussignés, après avoir conclu et signé les deux Conventions portant la date d'aujourd'hui, sont convenus en outre de ce qui suit:

1. Les deux Conventions susdites seront regardées comme un tout indivisible, ratifiées et mises en exécution à la même époque.

2. En dehors des biens meubles sur lesquels il est transigé par la somme aversionale fixée dans la Convention signée aujourd'hui, Son Altesse Impériale et Royale Monseigneur le Grand-Duc Ferdinand, Archiduc d'Autriche, réclamait la restitution de la Madonne de Raphaël, connue sous le nom de *Madonna del Granduca,* tableau

que la famille grand-ducale a toujours considéré comme étant de sa propriété privée, et auquel elle attache un prix d'affection tout particulier. 1871

Les Plénipotentiaires italiens ont soutenu, de leur côté, que le droit de propriété sur ce tableau appartient à l'Italie. Les Plénipotentiaires austro-hongrois ont annoncé que Son Altesse Impériale et Royale les autorise à déclarer qu'elle est disposée à ne pas priver Florence, sa ville natale, d'un de ses plus beaux ornements. Sur cette déclaration, les Plénipotentiaires italiens promettent de leur côté que le tableau en question gardera toujours dans la galerie Pitti, avec le nom de *Madonna del Granduca*, la place distinguée qu'il occupe.

3. Quant à la réclamation de Leurs Altesses Impériales et Royales Mesdames les Archiduchesses Marie Annonciade et Marie Immaculée, pour la part qui leur revient sur la dot et sur la contredot de leur mère feue la reine Marie-Thérèse de Naples, le Gouvernement royal italien a reconnu cette demande comme étant fondée en droit. Le Gouvernement italien toutefois, s'appuyant sur des document d'après lesquels la dot et la contredot de Sa Majesté la reine Marie-Thérèse auraient été en 1860 transférées au Grand Livre de la dette napolitaine sur un autre nom, s'envisage comme libéré de toute obligation dérivant de la créance originaire. Le Gouvernement impérial et royal reconaît la justesse de cet argument, mais se réserve à ce sujet des vérifications ultérieures.

4. Il est convenu que toutes les opérations relatives à la remise des titres dont il est question dans les deux Conventions signées aujourd'hui à Florence, seront réciproquement exemptes de tout droit, déduction ou frais de toute espèce.

5. Les Plénipotentiaires italiens réservent expressément à ces stipulations l'approbation du Parlement.

Le présent protocole sera ratifié en même temps que les deux Conventions.

Fait à Florence, en double original, le sixième jour de janvier mil huit cent soixante-onze.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*
(L. S.) *Quintino Sella.*
(L. S.) *Lonyay.*
(L. S.) *Kübeck.*

1871

661.

9 février/28 janvier 1871.

Règlement de navigation et de police applicable au Pruth. Arrêté par la Commission mixte permanente instituée conformément à la Convention signée à Bucarest, le 3/15 décembre 1866.

(Procès-verbaux de la Commission mixte du Pruth Nr. 2, annexe.)

La Commission mixte du Pruth:

En exécution de l'article 26 de la Convention signée à Bucarest le 3/15 décembre 1866, par les Délégués de l'Autriche-Hongrie, de la Russie, et de la Roumanie portant que la navigation du Pruth sera régie par un règlement de navigation et de police élaboré par la dite Commission mixte et approuvé par les trois Gouvernements signataires;

Arrête le règlement dont la teneur suit:

Titre I.

Dispositions générales.

Article 1.

La navigation du Pruth est entièrement libre et ne peut sous le rapport du commerce être interdite à aucun pavillon. Les bâtiments et leurs équipages sont tenus toutefois de se conformer strictement eux dispositions du présent règlement et aux injonctions qui leur sont adressées, en exécution de ces dispositions, par les agents chargés de les appliquer. Ils sont tenus notamment de hisser leurs couleurs nationales à la première réquisition des dits agents.

Article 2.

Les capitaines au long cours ou au cabotage, les pilotes immatriculés à l'Inspection générale de la navigation du Danube ou au capitanat du port de Soulina, et en général tous les patrons ou conducteurs de barques pratiquant la navigation fluviale ou maritime, sont admis à diriger les bâtiments dans le Pruth, en qualité de capitaines, patrons ou conducteurs, sans avoir à produire d'autres justifications de leur capacité que les diplômes ou brevets qui leur ont été régulièrement délivrés par l'autorité de laquelle ils relèvent.

Les marins non munis d'un pareil document sont tenus de se faire délivrer une patente spéciale pour être admis à diriger les bâtiments dans le Pruth. Cette patente leur est délivrée par leur autorité nationale, s'ils sont sujets de l'un des États riverains, et dans le cas contraire par l'Inspecteur de la navigation du Pruth; elle ne

peut l'être qu'à des marins expérimentés, de bonne conduite, et 1871
possédant les connaissances nécessaires pour l'exercice de la navigation.

Les dispositions du présent article sont applicables même aux conducteurs des bâtiments construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth.

Article 3.

Les patentes délivrées en exécution du deuxième alinéa de l'article précédent peuvent être retirées par l'Autorité de laquelle elles émanent, soit d'office, soit sur la réquisition de l'inspecteur de la navigation du Pruth, aux capitaines, patrons ou conducteurs reconnus coupables de trois contraventions aux dispositions du présent règlement.

L'exercice de la navigation dans le Pruth peut également être interdit par l'Inspecteur à tout capitaine, pilote, ou marin, quelle que soit l'autorité de laquelle il tient son diplôme ou brevet, après la troisième condamnation prononcée contre lui pour contravention aux dispositions du présent règlement.

Article 4.

Les conducteurs de radeaux et trains de bois sont dispensés de l'obligation de se faire délivrer la patente prescrite par l'article 2; ils sont simplement tenus de se munir des documents nécessaires pour constater leur identité.

Article 5.

Tout bâtiment naviguant dans le Pruth est tenu d'avoir un rôle d'équipage en ordre, et les radeaux et trains de bois, de se munir des pièces nécessaires pour constater l'identité des hommes se trouvant à bord; ces documents doivent être conservés à bord aussi longtemps que le bâtiment, radeau ou train de bois est en cours de voyage ou sous charge.

Article 6.

Tout bâtiment naviguant dans le Pruth doit en outre être muni d'une patente ou de tout autre document délivré par son autorité nationale, constatant qu'il se trouve en bon état de navigabilité et indiquant sa portée.

Indépendamment de ces documents, les bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth sont tenus d'avoir un certificat constatant le résultat des épreuves auxquelles leur chaudière a été soumise.

A défaut des documents dont il est parlé dans le présent article, les bâtiments à voiles, chalands de remorque ou bateaux à vapeur sont tenus, pour être admis à naviguer dans le Pruth, de se

1871 soumettre aux constatations nécessaires devant les autorités compétentes de l'un de Pays riverains ou devant l'Inspecteur de la navigation, lesquelles autorités leur délivrent alors, s'il y a lieu, les patentes et certificats nécessaires.

Article 7.

Les machinistes des bateaux à vapeur naviguant dans le Pruth doivent, en tout état de cause, être munis des certificats nécessaires pour établir qu'ils possèdent les connaissances requises pour remplir leur service d'une manière conforme aux exigences de la sécurité publique.

Article 8.

Les embarcations d'une faible portée employées aux besoins locaux sont exemptes, ainsi que leurs conducteurs, de l'obligation de porter les patentes prescrites par les articles 2 et 6 du présent règlement.

Sont également exempts de l'obligation de porter la patente prescrite par l'article 6 les bâtiments construits pour un seul voyage à effectuer dans le Pruth, soit en amont, soit en aval.

Article 9.

Tout patron ou conducteur est tenu, avant de prendre charge, ou tout au moins avant de partir du lieu de son chargement, de se faire délivrer une lettre de voiture ou connaissement constatant:

Le lieu du chargement;

Les noms de l'expéditeur;

La nature et la quantité des marchandises, et, s'il y a lieu, le nombre, le poids, les numéros d'ordre et les marques des colis;

Le lieu de destination et les noms du destinataire.

La lettre de voiture est datée et doit être signée tant par l'expéditeur que par le patron ou conducteur.

Elle est rédigée en deux originaux au moins, dont l'un doit se trouver à bord aussi longtemps que le bâtiment est en cours de voyage ou sous charge.

Article 10.

Si le même bâtiment charge des marchandises pour lesquelles il a été dressé plusieurs lettres de voiture ou connaissements, il est rédigé un manifeste sur lequel les différents connaissements sont portés avec leurs numéros d'ordre.

Les chargements ou déchargements partiels effectués en cours de voyage sont mentionnés sur le manifeste, lequel est signé par le conducteur ou patron et doit se trouver à bord jusqu'au déchargement complet de la cargaison.

Artikel 11. 1871

Lorsque des radeaux ou trains de bois sont employés à transporter des marchandises sur le Pruth, leurs patrons ou conducteurs sont tenus de remplir toutes les formalités prescrites par les articles 9 et 10 qui précèdent.

Les dits patrons ou conducteurs sont tenus, en tout cas, d'être munis d'un connaissement constatant le nombre et la dimension des arbres composant les radeaux ou trains de bois.

Artikel 12.

Les patrons ou conducteurs de bâtiments, radeaux ou trains de bois naviguant ou stationnant dans le Pruth, sont tenus de produire les documents dont il est parlé sous les articles 1 à 6 inclusivement et sous les articles 9, 10 et 11 du présent règlement, à toute réquisition des agents préposés à la police de la navigation sur tout le cours de la rivière, et ces agents sont autorisés à apposer leur visa sur les rôles d'équipage et sur les manifestes.

Les machinistes des bateaux à vapeur sont également tenus de produire à ces mêmes agents les certificats dont il est parlé à l'article 7 ci-dessus.

Article 13.

Les patrons ou conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois sont tenus, même sans en être requis, de produire à l'agent chargé de la perception des taxes établies au confluent du Pruth, et avant de traverser ce confluent, soit à l'entrée, soit à la sortie de la rivière, la patente des bâtiments ainsi que le rôle d'équipage ou le document destiné à en tenir lieu, et tous les lettres de voitures, connaissements ou manifestes dont les dits patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles précédents. Ils sont tenus, en outre, lorsqu'ils sortent du Pruth pour entrer dans le Danube, de produire au percepteur des taxes l'acquit des droits de douane ou autres, auxquels les marchandises embarquées ou les bâtiments auraient été assujettis dans le lieu d'embarquement.

L'agent chargé de la perception appose son visa, avec indication de la date de l'accomplissement de cette formalité, sur le rôle d'équipage ou sur le document destiné à en tenir lieu, de tout bâtiment, train de bois ou radeau traversant le confluent du Pruth avec le Danube.

Le passage du confluent, soit à l'entrée soit à la sortie du Pruth, ne peut être accordé par l'agent préposé sur ce point à la police de la navigation, à aucun bâtiment, transport, radeau ou train de bois, qui ne serait pas muni d'un laissez-passer délivré par le percepteur des taxes.

1871

Titre II.

De la police de la navigation sur le Pruth.

Chapitre I.

Règles générales.

Article 14.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment à voiles ou à vapeur, d'un chaland de remorque, radeau, ou train de bois, en cours de navigation ou stationnant, soit à l'ancre, soit amarré à la rive, est tenu de veiller à ce que son bâtiment ne cause, ni entrave à la navigation, ni dommage, soit à d'autres bâtiments, soit aux échelles, bouées, signaux, chemins de halage et autres établissements servant à la navigation, placés sur la rivière ou sur ses rives, et il doit veiller avec le même soin à se sauvegarder lui-même.

Le capitaine, patron, ou conducteur ne peut s'éloigner du bâtiment, transport, radeau ou train de bois qu'il est chargé de diriger, aussi longtemps qu'il est en marche.

Article 15.

Les bâtiments naviguant dans le Pruth sont tenus de porter leurs ancres sur le pont sans pouvoir les suspendre aux bossoirs ni les fixer au bordage. Ceux qui naviguent en aval sont tenus, en outre, de tenir constamment à l'arrière une ancre prête à être mouillée, de façon à pouvoir s'arrêter facilement en cas de besoin.

Article 16.

Il est expressément défendu de jeter l'ancre ou de s'amarrer dans le chenal de navigation et même le long des rives, dans les courbes de la rivière.

Il ne peut jamais y avoir, en dehors des ports, deux ou plusieurs bâtiments mouillés ou amarrés bord à bord, le long du chemin de halage.

Article 17.

Lorsque pour un motif quelconque, même pour se renflouer, un bâtiment ou un radeau ou train de bois est obligé de placer un câble ou une chaine en travers du chenal, ces amarres doivent être larguées promptement, aussitôt qu'un autre bâtiment se présente pour passer.

Il n'est permis, en aucun cas, de tenir des amarres en travers de la rivière, pendant la nuit ou par un temps de brume.

Article 18.

Les bateaux à vapeur à aubes ou à hélice, ne peuvent amarrer le long de leur abord les bâtiments qu'ils remorquent dans le Pruth,

et il est interdit, en général, de naviguer dans la rivière avec plus 1871
de deux bâtiments amarrés bord à bord.

Article 19.

Le capitaine de tout remorqueur qui entreprend de remorquer dans le Pruth un ou plusieurs bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois, pour lesquels la force de son bâtiment est insuffisante, est civilement responsable de tous les dommages qui peuvent en résulter.

Article 20.

Lorsque des bâtiments ou transports conduits en remorque doivent s'amarrer ou jeter l'ancre dans le Pruth, les remorqueurs ne peuvent larguer les amarres de remorque avant que les corps remorqués n'aient fait leur évitée au courant et ne se trouvent en sécurité de mouillage.

Article 21.

Les radeaux et trains de bois qui naviguent dans le Pruth ne peuvent avoir un tirant d'eau de plus de deux pieds anglais, ou soixante centimètres et demi, ni une largeur de plus de quinze pieds anglais, ou quatre mêtres cinquante quatre centimètres et ils ne peuvent être composés de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout dans le sens de la longueur.

Tout radeau ou train de bois échoué dans le Pruth, sur un point où il entrave le libre passage, et qui n'est pas remis à flot dans les vingt quatre heures, peut être allégé et défait même au besoin par les agents de la police de la navigation aux frais du propriétaire.

Article 22.

Tout bâtiment à vapeur naviguant dans le Pruth pendant la nuit (entre le coucher et le lever du soleil) doit être muni d'une lumière blanche facilement visible à la distance de deux milles au moins, hissée en tête du mât de misaine, d'une lumière verte à tribord et d'une lumière rouge à babord.

Les feux de côté sont pourvus, en dedans du bord, d'écrans dirigés de l'arrière à l'avant, de telle manière que le feu vert ne puisse pas être aperçu de babord avant, ni le feu rouge de tribord avant. Ils doivent en outre, être placés à une hauteur supérieure au niveau du bord de la rive normale de la rivière, de manière à être aperçus dans les courbes à la distance nécessaire.

Les bateaux à vapeur qui remorquent un ou plusieurs autres bâtiments, trains de bois ou radeaux, portent, outre leurs feux de côté, deux feux blancs placés l'un au-dessus de l'autre en tête de mat.

1871 Les bâtiments à voiles et les chalands de remorque, ainsi que les radeaux et trains de bois naviguant dans le Pruth pendant la nuit, soit à la voile, soit à la remorque ou au halage, doivent porter à l'avant un feu blanc, hissé à un mât à la hauteur de quinze pieds anglais ou quatre mètres cinquante quatre centimètres au moins au-dessus de leur ligne de flotaison.

Ce feu blanc est remplacé par un feu rouge à bord des bâtiments ou transports qui naviguent en dérive pendant la nuit.

Article 23.

Tout bâtiment, radeau ou train de bois arrêté sur le Pruth pendant la nuit doit être muni d'un fanal éclairé à verre blanc, placé extérieurement sur le côté du chenal et à une hauteur suffisante, de telle sorte qu'il puisse être aperçu aussi bien d'aval que d'amont, même dans les courbes.

Article 24.

Les radeaux ou trains de bois non remorqués ne peuvent naviguer dans le Pruth pendant la nuit, et la navigation de la rivière est interdite d'une manière absolue, lorsque l'obscurité ne permet pas d'apercevoir simultanément les deux rives.

Article 25.

Par un temps de brume, les bâtiments à vapeur ne peuvent naviguer qu'à mouvement ralenti; ils sont tenus en outre de faire tinter sans interruption la cloche du bord et de donner un coup de sifflet de cinq en cinq minutes.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau arrêté pendant la brume en dehors des ports ou échelles du Pruth, est tenu de héler de la voix, et si c'est un bateau à vapeur de faire tinter la cloche du bord. Ces signaux sont répétés de cinq en cinq minutes.

Article 26.

Le chemin qui longe les deux rives du Pruth est spécialement affecté au halage des bâtiments, radeaux ou trains de bois, soit à bras d'hommes, soit au moyen de bêtes de trait.

La largeur de ce chemin, en dehors des ports, est fixée au minimum de vingt pieds anglais ou de six mêtres cinq centimêtres comptés à partir de la rive normale. Le chemin de halage doit être libre de tout objet pouvant en entraver l'usage, tels que buissons, arbres, enclos, maisons et autres constructions.

Article 27.

Il est interdit d'établir dans le Pruth, notamment près des rives, des moulins, des digues, des roues d'irrigation et autres constructions

de ce genre pouvant obstruer la voie fluviale ou entraver la com- 1871
munication sur le chemin de halage.

Il est également défendu de creuser des fossés en travers du chemin de halage sans une autorisation formelle de l'autorité préposée à la police de la navigation, et cette autorisation ne peut être donnée à moins que le propriétaire riverain ne s'engage à rétablir la communication au moyen d'un pont.

Article 28.

Il est interdit de décharger dans le lit du Pruth le lest des bâtiments et d'y jeter les cendres et escarbilles des bateaux à vapeur.

Le déchargement du lest sur les rives ne peut être effectué que sur les points déterminés par l'autorité préposée à la police de la navigation et sous la surveillance de ses agents.

Le lest débarqué doit être transporté à une distance telle que le pied du talus soit éloigné de vingt pieds anglais ou de six mètres cinq centimètres au moins de la rive normale, et il ne peut pas être accumulé à plus de quatre pieds anglais ou de un mètre vingt-un centimètres de hauteur au-dessus du niveau de la rive.

Chapitre II.

Règles pour les bâtiments qui se croisent ou se dépassent.

Article 29.

Il est interdit en règle générale à un bâtiment de dépasser le bâtiment qui suit la même route et à deux bâtiments allant en sens contraire, de se croiser sur les points où le chenal n'offre pas une largeur suffisante.

Dans les courbes et dans les passes étroites, les bâtiments à vapeur ne peuvent s'approcher à petite distance des bâtiments qui les précèdent.

Article 30.

Lorsqu'un bâtiment qui remonte le Pruth est exposé à rencontrer un bâtiment naviguant à la descente sur un point qui n'offre pas une largeur suffisante, il est tenu de s'arrêter en aval du passage, jusqu'à ce que l'autre bâtiment l'ait franchi. Si le bâtiment qui remonte est déjà engagé dans le passage étroit, au moment de la rencontre, le bâtiment descendant est tenu de mouiller l'ancre qu'il doit porter à l'arrière, conformément à l'article 15 ci-dessus, et de s'arrêter en amont jusqu'à ce que sa route soit libre.

Article 31.

Lorsque deux bâtiments à vapeur ou deux bâtiments à voiles naviguant par un vent farorable se rencontrent faisant route en sens

1871 contraire, celui qui remonte doit appuyer vers la rive gauche, et celui qui descend, vers la rive droite, de telle sorte qu'ils viennent tous deux sur tribord, ainsi qu'il est d'usage à la mer.

Il en est de même, lorsque la rencontre a lieu entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable.

Le capitaine, patron ou conducteur qui s'écarte de ces règles doit prouver, en cas d'avaries, qu'il a été dans l'impossibilité d e les observer, à défaut de quoi il est responsable, devant le tribunal compétent, des accidents survenus.

Il est d'ailleurs tenu de donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après.

Si deux bâtiments à vapeur donnent simultanément le même signal, le signal du bâtiment naviguant à la descente fait règle.

Article 32.

Lorsque deux bateaux à vapeur allant en sens contraire arrivent devant une courbe, ils doivent se donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-après, et celui qui est en aval s'arrête jusqu'à ce que l'autre bâtiment ait franchi le passage.

Article 33.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un autre bâtiment dans le même sens, il en donne le signal, avant d'être arrivé à petite distance, au moyen de cinq coups de cloche ou de sifflet, et en agitant un pavillon à hampe sur la gaillard d'avant, ou en hissant à mi-mât un pavillon bleu, pendant le jour, ou un fanal éclairé à verre blanc, pendant la nuit. Sur ces signaux, le bâtiment marchant en avant s'écarte à gauche et livre le passage à l'autre bâtiment qui prend la droite; aussitôt que le bâtiment qui suit se trouve à la distance d'une demi-longueur de bâtiment de celui qui précède ou de la queue du convoi remorqué par lui, ce dernier doit ralentir sa marche jusqu'à ce qu'il ait été dépassé.

Article 34.

Lorsqu'un bâtiment meilleur voilier rejoint un bâtiment à voiles et veut le dépasser, il en donne le signal en hélant à temps son devancier, lequel est tenu de lui livrer passage au vent.

Lorsqu'un bâtiment à vapeur veut devancer un bâtiment à voiles marchant dans le même sens que lui, il lui donne les signaux prescrits par l'article 33, avant d'être arrivé à petite distance, et il passe sous le vent du bâtiment à voiles.

Article 35.

Les bâtiments à vapeur naviguant à la descente doivent ralentir leur course sur les points ou la voie navigable décrit de fortes courbes

jusqu'à ce que de l'arrière du bâtiment l'oeil puisse plonger dans 1871
le passage. Si le bateau à vapeur trouve des bâtiments engagés dans la courbe, il signale son approche au moyen d'un coup de sifflet.

Article 36.

Tout bâtiment à vapeur, dans quelque sens qu'il marche, de même que tout bâtiment remontant le Pruth, soit à la voile, soit au halage, est tenu d'éviter les bâtiments, radeaux ou trains de bois marchant à la dérive qu'il rencontre.

Le bâtiment, radeau on train de bois naviguant à la dérive doit, de son côté, lorsqu'il rencontre d'autres bâtiments soit à voiles soit à vapeur, se ranger parallèlement aux rives, afin d'opposer le moins d'obstacle possible au passage.

Article 37.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments portant forte charge, ou de bâtiments chargés d'une capacité inférieure à soixante tonneaux, ainsi que les conducteurs de radeaux ou trains de bois, sont tenus de s'éloigner, autant que possible, de la route des bâtiments à vapeur qu'ils rencontrent ou qui les rejoignent.

Les capitaines des bâtiments à vapeur, de leur côté, lorsqu'ils passent à proximité des bâtiments désignés dans l'alinéa précédent, ou de bâtiments mouillés ou amarrés à la rive, ou de radeaux ou trains de bois, soit en marche, soit au mouillage, doivent ralentir le jeu de leur machine et l'arrêter complètement en cas de danger pour les dits bâtiments, radeaux ou trains de bois, s'ils peuvent toutefois le faire sans danger pour eux-mêmes ou pour les bâtiments qu'ils remorquent.

Article 38.

Les capitaines ou conducteurs de remorqueurs, naviguant avec ou sans convoi, sont tenus à l'observation de toutes les dispositions qui précèdent; ils doivent spécialement se conformer aux prescriptions des articles 33, 34 et 45, lorsqu'un convoi veut en dépasser un autre; hors ce dernier cas, deux convois ne peuvent jamais se trouver l'un à côté de lautre, soit au mouillage, soit en cours de voyage.

En cas de rencontre avec les bâtiments à voiles ou à vapeur faisant route en sens contraire, le remorqueur, s'il remonte le Pruth, a la faculté de s'écarter des prescriptions de l'article 31 ci-dessus, pour se tenir en dehors du courant, s'il peut le faire sans danger pour les bâtiments rencontrés.

Le remorqueur est tenu d'ailleurs, s'il fait usage de cette faculté, de donner les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus.

1871

Article 39.

En règle générale, tout bâtiment à vapeur qui ne remorque pas un convoi, de même que tout bâtiment à voiles naviguant par un vent favorable, doit livrer passage à un convoi de bâtiments remorqués. A défaut d'espace suffisant pour ce faire, les capitaines, patrons et conducteurs, tant des remorqueurs que des bâtiments remorqués, sont tenus, même dans le cas où les signaux prescrits par les articles 33, 34 et 35 ci-dessus n'ont pas été donnés, de s'écarter conformément aux dispositions des dits articles, et de ranger sur une seule ligne les bâtiments conduits à la remorque.

Les capitaines, patrons et conducteurs des remorqueurs et des bâtiments remorqués doivent d'ailleurs, dans tous les cas de rencontre avec d'autres bâtiments, trains de bois ou radeaux, rapprocher, autant que possible, les uns des autres, les bâtiments conduits à la remorque en convoi, de manière à livrer aux autres bâtiments un passage suffisamment large.

Article 40.

Si deux bâtiments, trains de bois ou radeaux halés en sens contraire se rencontrent le long de la même rive, celui qui remonte s'écarte de manière à laisser passer l'autre.

Si un train de halage tiré par des animaux rejoint un train de halage à bras d'hommes, celui-ci doit lui livrer passage.

Dans le cas où un train de halage rencontre un ou plusieurs bâtiments, radeaux ou trains de bois amarrés à la rive sur laquelle il se hale, les patrons ou conducteurs de ces derniers sont tenus de permettre aux hommes du train de halage de monter sur leur bord pour transporter leurs amarres.

Article 41.

Nul ne peut entreprendre de dépasser un train de halage, si ce n'est en appuyant vers la rive opposée à celle sur laquelle le halage s'exerce.

Les trains de halage sont tenus, de leur côté, sur les signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus, de se ranger au plus près possible contre la rive qu'ils longent.

Article 42.

En se conformant aux règles prescrites par les articles 29 à 41 qui précèdent, les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation et avoir égard aux circonstances particulières qui peuvent rendre nécessaire une dérogation à ces règles, afin de parer à un péril immédiat.

Les radeaux et trains de bois et les bâtiments ou transports 1871
d'un très-faible tirant d'eau ou naviguant à vide sont tenus, notamment lorsqu'ils sont rencontrés ou rejoints, même en naviguant à la dérive, par des bâtiments ou transports d'un tirant d'eau plus considérable, de diriger leur course, autant que faire se peut, de manière à ce que ces derniers aient le passage libre dans l'eau profonde, lorsqu'ils l'ont demandé au moyen de signaux prescrits par les articles 33 et 34 ci-dessus.

Chapitre III.

Des naufrages et des échouements.

Article 43.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment ou d'un radeau échoué dans le Pruth est tenu de placer, sur un point convenablement situé en amont, une vigie chargée de héler les bâtiments et radeaux descendant la rivière, pour les avertir de la nature et du lieu de l'accident.

Si le bâtiment, train de bois ou radeau échoué naviguait sous remorque et si l'échouement est imputable à la faute du remorqueur, celui-ci ne peut continuer son voyage avant qu'il ne soit constaté que la force de son moteur est insuffisante pour remettre à flot le bâtiment, radeau ou train de bois échoué.

Article 44.

Les bâtiments à vapeur ne peuvent faire usage que de la moitié de leur force en traversant les passages sur lesquels un bâtiment ou un radeau s'est échouché ou a coulé.

Article 45.

Si un bâtiment vient à faire naufrage dans le Pruth, le capitaine, patron ou conducteur doit faire tous ses efforts pour le haler immédiatement contre l'une des rives, de manière à ce qu'il ne reste pas engagé dans le chenal.

Le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment naufragé et son équipage restent à bord ou sur la rive, à proximité du lieu du sinistre, jusqu'à ce que le procès-verbal mentionné dans l'article 47 ci-après ait été dressé.

Il leur est interdit d'éloigner, sous un prétexte quelconque, quoi que ce soit de la cargaison, du matériel, des ancres, chaînes, câbles et autres objets compris dans les agrès du bâtiment.

Article 46.

En cas de naufrage ou d'échouement d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois remorqué, le capitaine du remorqueur, en

1871 continuant son voyage, est tenu de donner avis de l'accident au premier agent de la police de la navigation qui rencontre ou au premier poste militaire devant lequel il passe.

Si le remorqueur se rend à Galatz, le capitaine est tenu en outre, aussitôt après son arrivée dans ce port, d'avertir du naufrage ou de l'échouement l'Inspecteur de la navigation du Pruth.

Article 47.

Aussitôt que l'Inspecteur de la navigation du Pruth est averti d'un naufrage, il se rend sur les lieux de l'accident et en dresse un procès-verbal circonstancié dont une copie certifiée est communiquée par ses soins aux autorités locales et consulaires compétentes.

Article 48.

Si l'Inspecteur juge nécessaire de prendre des mesures immédiates dans l'intérêt de la navigation, il requiert à cet effet le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment naufragé, lequel est obligé, soit de déclarer immédiatement qu'il fera l'abandon de son bâtiment, soit d'agir avec son équipage sous les ordres de l'Inspecteur; celui-ci dirige le sauvetage jusqu'au point où il cesse d'être une opération d'utilité publique pour devenir une affaire d'intérêt privé.

Le bâtiment dont le sauvetage a été opéré par les soins des autorités préposées à la police de la navigation, peut être tenu de couvrir les frais de sauvetage et d'entretien du matériel.

Article 49.

Tous travaux entrepris par les propriétaires, assureurs et autres ayants-droit dans le but d'opérer le sauvetage des bâtiments naufragés et de leur cargaison, s'effectuent sous la surveillance de l'Inspecteur ou de ses agents, et peuvent être momentanément interdits, s'ils sont de nature à causer un entrave quelconque à la navigation.

Article 50.

Si hors le cas d'urgence prévu par l'article 48 ci-dessus, l'enlèvement de la carcasse ou des débris du bâtiment naufragé est jugé nécessaire, les propriétaires, assureurs ou autres ayants-droit doivent l'effectuer dans le mois de la notification qui leur est faite à cet effet; à défaut de quoi, les travaux peuvent être exécutés d'office par l'inspecteur dans les limites déterminées par le susdit article 48; le bâtiment naufragé, avec les agrès ou leurs débris, sont spécialement affectés, dans ce cas, au payement des frais d'enlèvement.

Article 51.

En cas d'avaries, et notamment si elles sont causées par abordage, l'inspecteur s'il est à même de constater les faits et s'il en est

requis par l'une des parties intéressées, dresse également un procès-verbal qui est transmis à l'autorité compétente. 1871

Chapitre IV.

Dispositions spéciales à observer dans l'intérêt des travaux d'amélioration à entreprendre dans le Pruth.

Article 52.

Les règles de précaution prescrites par l'article 14 du présent règlement aux capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, trains de bois ou radeaux naviguant ou stationnant sur le Pruth, s'appliquent notamment au matériel flottant employé aux travaux d'amélioration de la rivière, ainsi qu'aux ouvrages de toute nature, tels que digues, jetées, épérons, quais, revêtement de rives, à construire par la commission mixte permanente ou sous sa direction, ou par les autorités des ports ou échelles riverains, et aux bouées et autres signaux placés sur la voie navigable ou sur les rives.

Article 53.

Les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, transports, trains de bois ou radeaux sont également tenus de prendre les précautions nécessaires pour entraver le moins possible les travaux en cours d'exécution, notamment les travaux de dragage et la construction des ouvrages entrepris ou à entreprendre sur le Pruth.

A cet effet, les capitaines de tous bâtiments à vapeur sont tenus de ralentir leur marche, autant qu'ils peuvent le faire sans danger pour leur propre bâtiment ou pour les bâtiments remorqués par eux, lorsqu'ils traversent une section sur laquelle des travaux de dragage ou autres sont en cours d'exécution, et ce aussi longtemps qu'ils se trouvent entre les signaux spéciaux placés sur les rives, en amont et en aval du lieu des travaux.

Article 54.

Lorsque des dragues à vapeur seront employées pendant la nuit sur le Pruth, le passage des sections où s'effectueront les travaux de dragage et le transport des déblais, pourra être interdit à tous bâtiments à voiles où à vapeur, transports, radeaux ou trains de bois, pendant le nombre d'heures qui sera jugé nécessaire et qui sera fixé par un avis que la commission mixte fera publier à cet effet.

Titre III.

De l'application sur le Pruth des lois sur les douanes des États riverains.

Article 55.

Conformément à l'article 4 de la Convention du 3/15 décembre 1866, les lignes douanières des pays riverains du Pruth suivent

1871 partout les rives, sans jamais les traverser, de telle sorte que les eaux de la rivière sont considérées, sous le rapport des douanes, comme entièrement franches, et qu'il ne peut être perçu aucun droit de transit sur les marchandises transportées par cette voie.

Article 56.

Les bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant sur le Pruth ne peuvent être soumis à aucune action de la part des douanes des États riverains, aussi longtemps qu'ils sont en mouvement ou à l'ancre dans le lit de la rivière, et l'intervention des autorités douanières ne peut commencer à leur égard, sauf ce qui sera dit aux articles 58 et 61 ci-après, qu'au moment où ils accostent l'une des rives. Le halage notamment s'exerce sur les deux rives sans aucune entrave de la part des préposés des douanes, et il ne peut être mis aucun empêchement à la communication entre les équipages et les hommes débarqués ou les conducteurs des animaux employés au halage, sauf bien entendu la surveillance à exercer sur les communications de ceux-ci avec l'intérieur du pays riverain.

Article 57.

Le chargement et le déchargement des marchandises transportées sur le Pruth ne peuvent être effectués ailleurs que dans les ports ou échelles des États riverains, munis de stations douanières, et dont les Gouvernements se sont engagés à augmenter le nombre, autant que le permettent les circonstances locales, conformément à l'article 6 de la Convention du 3/15 décembre 1866.

Lorsque ces marchandises sont débarquées dans un port ou échelle appartenant au même Pays que le lieu d'embarquement, elles sont affranchies de tout droit tant d'exportation que d'importation, et les formalités auxquelles les patrons ou conducteurs des bâtiments employés au transport de ces marchandises sont tenus de se conformer, sont réglées par l'autorité douanière de chaque Pays riverain.

Quant aux marchandises expédiées en destination d'un port ou échelle appartenant à un autre pays que le lieu d'embarquement, il est bien entendu qu'elles sont assujetties au payement des droits de douane, tant à la sortie qu'à l'entrée, s'il y a lieu, suivant les lois des pays de départ et d'arrivée.

Article 58.

Les capitaines, patrons ou conducteurs de bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois qui partent des ports ou échelles du Pruth, y arrivent ou s'y arrêtent en cours de voyage, sont tenus d'acquitter les taxes spéciales régulièrement établies dans les dits ports ou échelles, conformément à l'article 18 de la Convention du

3/15 décembre 1866, pourvu qu'ils aient directement profité des 1871
établissements à raison desquels ces taxes locales sont perçues.

Article 59.

Lorsque le patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois est obligé de suspendre son voyage pour cause de force majeure, telle que manque d'eau, échouement, avarie ou naufrage, il est autorisé à débarquer tout ou partie de sa cargaison ou à faire atterrir son radeau ou train de bois sur tout autre point que les ports ou échelles désignés conformément à l'article 57 ci-dessus et munis de stations douanières, à charge par lui de prévenir immédiatement les préposés de la douane ou de l'autorité locale la plus voisine afin que ceux-ci puissent constater les causes qui l'ont forcé d'aborder et prendre les mesures nécessaires pour surveiller les marchandises débarquées.

Si des marchandises voyageant entre deux ports ou échelles du même pays riverain, comme il est prévu au deuxième alinéa de l'article 57 ci-dessus, étaient plombées ou scellées au moment du débarquement causé par force majeure, les plombs ou scellés sont replacés au moment du réembarquement par l'autorité douanière qui est intervenue après l'accident, et les marchandises ne peuvent être soumises, pour continuer leur route, à aucun droit d'exportation, d'importation ni de transit.

Il est bien entendu que le patron ou conducteur est tenu de se soumettre, pendant le temps que tout ou partie de sa cargaison se trouve à terre, à toutes les mesures légales que l'autorité douanière du lieu juge nécessaire de prendre pour prévenir toute importation clandestine.

Article 60.

Le service des préposés des douanes, qui dans le même cas d'un voyage s'effectuant entre deux ports ou échelles d'un même pays riverain, seraient embarqués à bord des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth, se borne à la surveillance des bâtiments et des cargaisons. Les rapports de ces préposés avec les capitaines, patrons ou conducteurs des bâtiments, radeaux ou trains de bois sur lesquels ils sont embarqués, sont déterminés par les lois et règlements qui régissent la matière dans chaque pays riverain.

Article 61.

Les dispositions de la Convention du 3/15 décembre 1866 qui établissent la franchise douanière des eaux du Pruth, ne sont pas un obstacle à ce que la Commission mixte permanente fasse exercer par l'Agent préposé à la perception de droits de navigation, et dans

1871 l'intérêt commun des trois États riverains, un contrôle spécial destiné à constater si les marchandises sortant du Pruth en destination du Danube ont acquitté les droits d'exportation auxquels elles peuvent être soumises dans le pays de provenance.

Ce contrôle s'étend également sur le payement des taxes locales dont il est parlé dans l'article 58 du présent règlement.

Il s'exerce conformément aux instructions spéciales données au percepteur des droits de navigation et au moment de la perception de ces droits; il a d'ailleurs un caractère purement informatoire et ne peut être suivi d'aucun acte de coërcition de la part du dit Agent.

Article 62.

Lorsqu'un patron ou conducteur est convaincu d'avoir fait ou tenté la contrebande, il ne peut invoquer la liberté de la navigation du Pruth pour mettre sa personne ou les marchandises qui ont été l'objet de la fraude commise ou tentée à l'abri des poursuites qui seraient dirigées par les autorités douanières conformément aux lois de chaque pays riverain.

Titre IV.

Des autorités préposées à la police de la navigation et à la perception des taxes sur le Pruth.

Article 63.

L'exercice de la navigation sur le Pruth est placé sous l'autorité de l'Inspecteur nommé par la Commission mixte permanente, en exécution de l'article 8 de la Convention du 3/15 décembre 1866. Cet agent est chargé d'assurer l'application des dispositions du présent règlement. Il fonctionne sous la direction de ladite Commission mixte, devant laquelle il prête serment de remplir avec exactitude et fidélité les devoirs qui lui sont imposés par les dispositions dudit règlement. Il est revêtu d'un caractère international, et son autorité s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons.

Article 64.

L'Inspecteur de la navigation du Pruth a le droit de requérir directement, dans l'accomplissement de sa tâche, l'assistance des postes militaires établis sur les rives ou celle des Autorités locales riveraines.

Article 65.

Les attributions spéciales de la police judiciaire sont exercées, en ce qui concerne la navigation du Pruth, par les Agents que chacun des Pays riverains désigne à cet effet pour l'étendue de ses rives.

Ces Agents sont assermentés; ils sont chargés de constater les contraventions commises contre les dispositions du présent règlement

et d'en dresser des rapports et procès-verbaux qui font foi jusqu'à 1871
preuve contraire, et qui sont transmis par eux directement à l'Inspecteur de la navigation du Pruth. Ces Agents de la police judiciaire exercent leurs attributions sous les ordres de l'Inspecteur de la navigation du Pruth; ils ont comme lui un caractère international, et sont autorisés, en cette qualité, à demander aux patrons ou conducteurs la production des documents déterminés par l'article 12 du présent réglement.

Article 66.

L'Agent comptable préposé à la perception des taxes qui sont ou seront imposées aux bâtiments naviguant dans le Pruth, à son confluent, conformément aux articles 2 et 20 de la Convention du 3/15 décembre 1866, est autorisé à requérir directement l'assistance de l'officier commandant le poste militaire ou la station maritime établi au dit confluent par le Gouvernement Roumain, lorsque cette assistance est nécessaire pour contraindre les patrons ou conducteurs des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois au payement des dites taxes ainsi que des amendes auxquelles ils auraient été condamnés pour contravention aux dispositions du présent règlement ou à celles du tarif des taxes.

Article 67.

L'Agent préposé à la perception des taxes est revêtu, de même que l'Inspecteur de la navigation du Pruth, d'un caractère international, et son action s'exerce indistinctement à l'égard de tous les pavillons. Il prête serment devant la Commission mixte permanente de remplir ses fonctions avec exactitude et fidélité. Il peut être astreint à fournir caution pour la sûreté de sa gestion. Il a le caractère d'officier de la police judiciaire, pour ce qui concerne les contraventions commises contre les dispositions du tarif des droits de navigation.

Titre V.

Des contraventions.

Chapitre I.

Fixation des amendes.

Article 68.

Les capitaines, patrons ou conducteurs ou machinistes des bâtiments, transports, radeaux ou trains de bois naviguant dans le Pruth qui sont dépourvus de l'un ou de l'autre des documents dont ils doivent être munis aux termes des articles 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10 et 11 du présent règlement, sont punis d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

1871 Les capitaines, patrons ou conducteurs qui refusent de produire les dits documents ou de hisser leur pavillon national sur la réquisition des agents préposés à la police de la navigation, sont punis d'une amende de vingt francs au moins et de quatre-vingts francs au plus.

Article 69.

Tout capitaine, patron ou conducteur d'un bâtiment, transport, radeau ou train de bois qui traverse le confluent du Pruth avant d'avoir produit ses papiers de bord à l'agent préposé à la perception des taxes, ainsi que le prescrit l'article 13 du présent règlement, est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de trois cents francs au plus.

Article 70.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 14 à 20 inclusivement, 22 et 23, 25 et 27 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt-cinq francs au plus.

Article 71.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 21 et 24 du présent règlement est punie d'une amende de dix francs au moins et de soixante francs au plus.

Article 72.

Le jet du lest dans le lit du Pruth est puni d'une amende de cinquante francs au moins et de cent cinquante francs au plus.

Toute autre contravention à l'une des dispositions de l'article 28 du présent règlement est punie d'une amende de cinq francs au moins et de vingt cinq francs au plus.

Article 73.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 29 à 41 inclusivement, à celles du deuxième alinéa de l'article 42, ou à l'une des dispositions des articles 43, 44, 45 et 46 du présent règlement, est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Article 74.

Toute contravention à l'une des dispositions des articles 52, 53 et 54 du présent règlement est punie d'une amende de vingt francs au moins et de cent francs au plus.

Article 75.

Lorsqu'une contravention commise contre l'une des dispositions des dits articles 52, 53 et 54 ou une des contraventions prévues et

punies par les articles 70, 71 et 73 du présent règlement est accompagnée ou suivie d'un dommage ou d'une avarie quelconque occasionnée par le bâtiment, transport, radeau ou train de bois contrevenant, aux ouvrages exécutés pour l'amélioration de la navigation du Pruth, au matériel employé à ces travaux, ou aux bouées, signaux ou autres propriétés appartenant à la Commission mixte permanente, l'amende encourue par le contrevenant est de cent francs au moins et de mille francs au plus. 1871

Article 76.

Tout capitaine, patron ou conducteur trouvé en état d'ivresse pendant que le bâtiment, transport, radeau ou train de bois dont la direction lui est confiée, est en marche, est puni d'une amende de dix francs au moins et de quarante francs au plus.

Article 77.

Toute offense ou injure commise et toute menace proférée contre les Agents préposés à la police de la navigation ou à la perception des taxes sur le Pruth, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de même que toute injure ou offense dirigée contre l'autorité de laquelle les dits Agents tiennent leur pouvoir, est punie d'une amende de cinq francs au moins et de cinquante francs au plus.

S'il y a voie de fait commise ou tentée contre les Agents de la police ou de la perception des taxes, à l'occasion de l'accomplissement de leurs fonctions, le maximum de l'amende peut être porté à cent francs.

Chapitre II.

Règles pour l'application des amendes.

Article 78.

Les amendes ne sont pas applibables aux contraventions occasionnées par des cas de force majeure.

Article 79.

Le maximum de l'amende peut être doublé en cas de récidive, et il y a récidive quand la même contravention se renouvelle à la charge du même contrevenant dans l'espace de douze mois.

Article 80.

Indépendamment des amendes auxquelles ils sont condamnés, les contrevenants peuvent être poursuivis devant les tribunaux compétents à raison de la réparation civile des dommages qu'ils ont causés.

1871

Article 81.

Les capitaines, patrons ou conducteurs sont personnellement responsables des contraventions commises par les gens de leur équipage.

Article 82.

L'Inspecteur de la navigation du Pruth prononce en première instance l'application des amendes encourues à raison des contraventions commises contre les dispositions du présent règlement.

La notification de ses sentences est faite, autant que possible, à la partie condamnée en personne; en cas d'empêchement, elle est faite à Galatz, en la chancellerie de l'autorité consulaire ou locale de laquelle la partie relève.

Article 83.

Le montant des amendes est versé entre les mains de l'agent préposé à la perception des taxes au confluent du Pruth et le payement en est effectué, en tout état de cause, avant que le bâtiment, transport, radeau ou train de bois contrevenant ne puisse sortir de la rivière pour entrer dans le Danube.

Article 84.

L'appel contre les jugements de condamnation est porté, dans les trois mois de la notification, devant la Commission mixte permanente, mais le jugement de première instance est toujours exécutoire par provision, et en cas d'appel, le montant de l'amende est versé au percepteur des taxes du Pruth qui le garde en dépôt jusqu'à ce que l'appel soit vidé.

L'appel n'est plus recevable après l'expiration du délai de trois mois à partir de la notification du jugement de première instance.

Le jugement rendu sur appel par la Commission mixte est définitif et ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Disposition finale.

Article 85.

Le présent règlement pourra être modifié, selon les besoins, par la Commission mixte permanente.

Fait à Bucarest le 27 janvier (8 février) 1871.

Signé: *Pottenburg.*
d'Offenberg.
P. *Donici.*

662. 1871

9 février/28 janvier 1871.

Règlement spécial pour l'administration de la caisse de navigation du Pruth arrêté conformément à l'article 23 de la Convention signée à Bucarest, le 3/15 décembre 1866.

(Procès-verbaux de la Comm. mixte du Pruth N° 3, Annexe 2.)

§ 1.

La caisse de navigation établie pour la perception des taxes auxquelles sont assujettis les bâtiments qui traversent le confluent du Pruth et du Danube, est gérée par un Agent-Comptable assermenté.

Cet Agent-Comptable est nommé par la Commission mixte permanente du Pruth, qui a également le droit de le révoquer. Il fonctionne sous le contrôle de l'Inspecteur de la navigation, lequel agit, en exerçant ce contrôle, comme organe de ladite Commission mixte.

§ 2.

L'Agent-Comptable préposé à la gestion de la caisse de navigation du Pruth est chargé de percevoir les droits de navigation établis par le tarif en date du 28 janvier/9 février 1871, ou par tout autre tarif qui lui serait substitué plus tard, ainsi que le montant des amendes prononcées par l'inspecteur de la navigation de ladite rivière.

§ 3.

Conformément à l'article 13 du règlement de navigation et de police applicable au Pruth, en date du 27 janvier/8 février 1871, l'Agent-Comptable appose son visa sur le rôle d'équipage, ou sur le document qui en tient lieu, de tout bâtiment. train de bois ou radeau traversant le confluent du Pruth.

Ce visa est apposé au moyen de l'apposition d'une estampille, et il porte la date du jour où la formalité a été accomplie. Il y a deux estampilles différentes, l'une pour les bâtiments qui entrent dans le Pruth et l'autre pour ceux qui en sortent.

Avant d'apposer le visa, l'Agent-Comptable inscrit sur un registre spécial le nom du bâtiment, sa nationalité et son tonnage, le nom du capitaine, patron ou conducteur, ainsi que la nature, la quantité, la provenance et la destination des marchandises embarquées et la date de l'inscription. Il est tenu un registre séparé pour les bâtiments qui entrent du Danube dans le Pruth, et un autre pour ceux qui entrent du Pruth dans le Danube; les bâtiments sont inscrits,

1871 dans chacun de ces registres, sous une seule série de numéros d'ordre pour chaque année, et le numéro de chaque bâtiment est porté sur le visa de son rôle d'équipage.

Les radeaux et trains de bois sont inscrits, de même que les bâtiments.

Lorsqu'un bâtiment, entré dans le Pruth, en ressort, il est fait mention de sa sortie sur le registre des entrées, en regard des mentions relatives à ce bâtiment, et ce sans préjudice au nouvel enregistrement à effectuer dans le registre des sorties.

§ 4.

Aussitôt après l'accomplissement de ces formalités de l'enregistrement et du visa, l'Agent-Comptable liquide le montant de la taxe à percevoir, d'après les dispositions du tarif en vigueur, et sur la base des indications tirées des papiers de bord qui doivent lui être présentés. Il perçoit ensuite le dit montant de la partie, à laquelle il en délivre quittance.

Cette quittance est détachée d'un régistre à souche, elle doit indiquer, en toutes lettres, le montant de la somme payée; elle est datée et signée par l'Agent-Comptable, tant sur la souche que sur le coupon détaché.

Après le payement des droits de navigation et celui des amendes auxquelles la partie aurait été condamnée, l'Agent-Comptable délivre le laissez-passer nécessaire pour que le bâtiment, train de bois ou radeau puisse continuer son voyage.

Lorsqu'il y a eu tentative d'échapper au payement de tout ou partie des taxes établies par le tarif en vigueur, l'Agent-Comptable agit comme officier de la police judiciaire pour constater la contravention, et il en dresse un procès-verbal, faisant foi jusqu'à preuve contraire, qu'il transmet, sans aucun délai, à l'Inspecteur de la navigation, mais il n'en délivre pas moins au contrevenant, après le payement de la taxe simple, le laissez-passer nécessaire pour la continuation du voyage.

§ 5.

Toutes les condamnations pécuniaires prononcées par l'inspecteur de la navigation du Pruth sont par lui notifiées, dans le plus court délai possible, à l'Agent-Comptable de la Caisse de navigation, lequel est tenu d'inscrire sur un registre spécial et sous une seule série de numéros d'ordre, les noms des contrevenants, ainsi que le nom et la nationalité du bâtiment à bord duquel la contravention a été commise, et la date du jugement de condamnation.

Lorsque le montant de l'amende est versé à la caisse, soit définitivement, soit à titre de dépôt, il est également fait mention sur le dit registre de la somme payée et de la date du payement.

Le payement des amendes est également constaté par une quit- 1871
tance détachée d'un registre à souche et signé par l'Agent-Comptable.

§. 6.

Les papiers de bord présentés à l'Agent-Comptable pour la liquidation des taxes à payer et pour l'accomplissement des formalités prescrites par le règlement de navigation et de police du Pruth ou par le présent règlement, ne peuvent pas être retenus au-delà du temps strictement nécessaire.

L'Agent-Comptable est responsable, vis-à-vis de la Commission mixte du Pruth, pour l'exactitude de la liquidation des taxes à payer par chaque bâtiment, transport, radeau ou train de bois, de même que pour l'exactitude du payement.

Il n'est pas responsable du départ des bâtiments qui traverseraient le confluent du Pruth sans avoir acquitté les taxes dues par eux ou les amendes auxquelles ils ont été condamnés. Cette responsabilité incombe au commandant du poste militaire ou de la station de marine, établi au confluent, lequel est chargé de veiller à ce que le passage ne soit donné à aucun bâtiment, train de bois ou radeau non muni de laissez-passer de l'Agent-Comptable.

§ 7.

Toutes les sommes reçues par l'Agent-Comptable sont enregistrées par lui, immédiatement après leur versement, sur son livre de caisse, lequel porte, pour les recettes, deux colonnes separées, l'une pour les sommes versées définitivement et l'autre pour celles qui sont simplement déposées, sous réserve de demande en remboursement ou d'appel.

La mention de chaque recette doit comprendre la date du payement, le nom du bâtiment et de son capitaine, patron ou conducteur, le numéro d'ordre de la quittance délivrée.

Les payements que l'Agent-Comptable effectue lui-même sont également enregistrés par lui, sans aucun délai, et dans la même forme sur les livres de caisse, et le montant en est émargé dans deux colonnes séparées, l'une pour les versements effectués à des tiers, comme remboursements de dépôts, et l'autre pour ceux qui sont effectués à l'administration centrale de la Commission mixte du Pruth, ainsi qu'il sera dit au § 8 ci-après.

Ce livre de caisse est côté et paraphé sur chaque page par un des membres de ladite Commission, il doit être tenu sans aucun blanc, et il ne peut y être fait aucune rature, surcharge ni interligne.

§ 8.

A l'expiration de chaque mois, l'Agent-Comptable de la caisse de navigation adresse au siége de la Commission mixte un compte-

1871 dans chacun de ces registres, sous une seule série de numéros d'ordre pour chaque année, et le numéro de chaque bâtiment est porté sur le visa de son rôle d'équipage.

Les radeaux et trains de bois sont inscrits, de même que les bâtiments.

Lorsqu'un bâtiment, entré dans le Pruth, en ressort, il est fait mention de sa sortie sur le registre des entrées, en regard des mentions relatives à ce bâtiment, et ce sans préjudice au nouvel enregistrement à effectuer dans le registre des sorties.

§ 4.

Aussitôt après l'accomplissement de ces formalités de l'enregistrement et du visa, l'Agent-Comptable liquide le montant de la taxe à percevoir, d'après les dispositions du tarif en vigueur, et sur la base des indications tirées des papiers de bord qui doivent lui être présentés. Il perçoit ensuite le dit montant de la partie, à laquelle il en délivre quittance.

Cette quittance est détachée d'un régistre à souche, elle doit indiquer, en toutes lettres, le montant de la somme payée; elle est datée et signée par l'Agent-Comptable, tant sur la souche que sur le coupon détaché.

Après le payement des droits de navigation et celui des amendes auxquelles la partie aurait été condamnée, l'Agent-Comptable délivre le laissez-passer nécessaire pour que le bâtiment, train de bois ou radeau puisse continuer son voyage.

Lorsqu'il y a eu tentative d'échapper au payement de tout ou partie des taxes établies par le tarif en vigueur, l'Agent-Comptable agit comme officier de la police judiciaire pour constater la contravention, et il en dresse un procès-verbal, faisant foi jusqu'à preuve contraire, qu'il transmet, sans aucun délai, à l'Inspecteur de la navigation, mais il n'en délivre pas moins au contrevenant, après le payement de la taxe simple, le laissez-passer nécessaire pour la continuation du voyage.

§ 5.

Toutes les condamnations pécuniaires prononcées par l'inspecteur de la navigation du Pruth sont par lui notifiées, dans le plus court délai possible, à l'Agent-Comptable de la Caisse de navigation, lequel est tenu d'inscrire sur un registre spécial et sous une seule série de numéros d'ordre, les noms des contrevenants, ainsi que le nom et la nationalité du bâtiment à bord duquel la contravention a été commise, et la date du jugement de condamnation.

Lorsque le montant de l'amende est versé à la caisse, soit définitivement, soit à titre de dépôt, il est également fait mention sur le dit registre de la somme payée et de la date du payement.

Le payement des amendes est également constaté par une quit- 1871
tance détachée d'un registre à souche et signé par l'Agent-Comptable.

§. 6.

Les papiers de bord présentés à l'Agent-Comptable pour la liquidation des taxes à payer et pour l'accomplissement des formalités prescrites par le règlement de navigation et de police du Pruth ou par le présent règlement, ne peuvent pas être retenus au-delà du temps strictement nécessaire.

L'Agent-Comptable est responsable, vis-à-vis de la Commission mixte du Pruth, pour l'exactitude de la liquidation des taxes à payer par chaque bâtiment, transport, radeau ou train de bois, de même que pour l'exactitude du payement.

Il n'est pas responsable du départ des bâtiments qui traverseraient le confluent du Pruth sans avoir acquitté les taxes dues par eux ou les amendes auxquelles ils ont été condamnés. Cette responsabilité incombe au commandant du poste militaire ou de la station de marine, établi au confluent, lequel est chargé de veiller à ce que le passage ne soit donné à aucun bâtiment, train de bois ou radeau non muni de laissez-passer de l'Agent-Comptable.

§ 7.

Toutes les sommes reçues par l'Agent-Comptable sont enregistrées par lui, immédiatement après leur versement, sur son livre de caisse, lequel porte, pour les recettes, deux colonnes separées, l'une pour les sommes versées définitivement et l'autre pour celles qui sont simplement déposées, sous réserve de demande en remboursement ou d'appel.

La mention de chaque recette doit comprendre la date du payement, le nom du bâtiment et de son capitaine, patron ou conducteur, le numéro d'ordre de la quittance délivrée.

Les payements que l'Agent-Comptable effectue lui-même sont également enregistrés par lui, sans aucun délai, et dans la même forme sur les livres de caisse, et le montant en est émargé dans deux colonnes séparées, l'une pour les versements effectués à des tiers, comme remboursements de dépôts, et l'autre pour ceux qui sont effectués à l'administration centrale de la Commission mixte du Pruth, ainsi qu'il sera dit au § 8 ci-après.

Ce livre de caisse est côté et paraphé sur chaque page par un des membres de ladite Commission, il doit être tenu sans aucun blanc, et il ne peut y être fait aucune rature, surcharge ni interligne.

§ 8.

A l'expiration de chaque mois, l'Agent-Comptable de la caisse de navigation adresse au siége de la Commission mixte un compte-

1871 rendu des recettes effectuées par lui, avec indication spéciale du montant des taxes et amendes perçues pendant le mois, et de la situation du fonds des dépôts.

L'encaisse provenant des sommes mensuellement perçues à titre définitif est versé par l'Agent-Comptable à la Commission mixte, ou à la caisse de telle Banque qui lui est désignée, le tout suivant les ordres à lui donnés par ladite Commission dans une instruction écrite, et il reçoit décharge des sommes versées. soit de l'un des membres de la Commission soit des directeurs de la Banque qui reçoit le versement.

§ 9.

Les sommes versées à la caisse de navigation à titre de dépôt ne peuvent être remboursées aux parties sans un ordre spécial et écrit émané de la Commission mixte et signé par l'un de ses membres.

Lorsque le recours formé devant ladite Commission aux fins d'obtenir le remboursement d'une somme déposé à la caisse de navigation est rejeté, l'Agent-Comptable, sur l'avis qui lui en est donné par la Commission ou par l'Inspecteur de la navigation du Pruth, inscrit une seconde fois le montant du dépôt sur son livre de caisse, dans la colonne des recettes définitives, et il le passe simultanément en dépense dans la colonne des payements faits sur les dépôts.

Les remboursements qui peuvent être ordonnés par la Commission mixte de sommes payées à la caisse de navigation sans réserve et enrégistrés, en conséquence, comme recettes définitives, sont effectués directement par l'administration centrale de la Commission, et ne peuvent être passés sur les livres de la caisse de navigation.

§ 10.

Indépendamment des livres qu'il est chargé de tenir en vertu des §§ 3, 5 et 7 du présent règlement, l'Agent-Comptable est encore tenu d'inscrire sur un livre spécial tous les bâtiments qui sortent du Pruth pour entrer dans le Danube, chargés en tout ou en partie, et ce avec indication de leur nationalité et de leur tonnage. Les indications relatives au tonnage sont réparties sur plusieurs colonnes destinées aux différentes catégories de bâtiments, suivant leur portée croissante, de cinquante en cinquante tonneaux.

Un tableau résumant, pour chaque pavillon, les indications de ce livre, est dressé à la fin de chaque année par l'Agent-Comptable et remis par lui à l'Inspecteur de la navigation.

§ 11.

L'Agent-Comptable adresse ses rapports à la Commission mixte par l'intermédiaire de l'Inspecteur de la navigation du Pruth; il est

tenu, chaque fois qu'il en est requis, d'ouvrir ses livres à l'examen 1871
de l'Inspecteur et de vérifier l'encaisse en sa présence, le tout sans déplacement.

En ce qui concerne la garde et le maniement des fonds de la caisse de navigation, dont l'Agent-Comptable est seul responsable, ce dernier est soumis exclusivement aux ordres de la Commission mixte permanente.

A l'expiration de chaque année, l'Agent-Comptable remet à ladite commission tous les livres concernant les opérations de l'année écoulée, avec les pièces justificatives à l'appui, et la Commission mixte fait procéder alors, par un agent qu'elle désigne dans ce but, à une révision générale de ces livres, après quoi elle délivre à l'Agent-Comptable décharge de sa gestion, si elle a été trouvée régulière dans toutes ses parties.

§ 12.

Ainsi que le porte l'article 61 du règlement de navigation et de police du 27 janvier / 8 fevrier 1871, l'agent préposé à la perception des droits de navigation du Pruth est également chargé d'exercer, dans l'intérêt commun des trois États riverains, un contrôle spécial dans le but de constater si les droits de douane ont été régulièrement acquittés dans les ports ou échelles de provenance, sur les marchandises qui traversent le confluent du Pruth pour entrer dans le Danube.

Si le capitaine ou patron d'un bâtiment ou d'un radeau, à sa sortie du Pruth, se trouve dans l'impossibilité de produire la quittance des droits de douane ou si la quittance produite fait supposer que les droits n'ont pas été acquittés régulièrement, sur la quantité et suivant la nature des marchandises portées sur les connaissements et manifestes, l'Agent-Comptable transmet sans délai à l'inspecteur de la navigation les renseignements qui concernent le bâtiment ou radeau suspect de fraude, à savoir: le nom, la nationalité et la portée du bâtiment, les noms du capitaine ou patron, la nature, la quantité, la destination et la provenance des marchandises, la date de l'acquittement des droits de douane et leur montant, ou la mention qu'aucune quittance n'en a été produite, et la date du jour où le bâtiment ou radeau est sorti du Pruth. L'inspecteur, de son côté, transmet immédiatement ces mêmes renseignements à la direction des douanes à Galatz, si le bâtiment ou radeau est parti de la rive roumaine, et dans le cas contraire au consul du pays de provenance.

§ 13.

Le bureau de la caisse de navigation du Pruth est ouvert du lever au coucher du soleil, mais il y a interruption de travail, en

1871 règle générale, de midi à trois heures pendant les jours ouvrables, et de huit heures du matin à quatre heures de l'après-midi, les dimanches et jours de grande fête.

L'Agent-Comptable a soin que les bâtiments ne subissent pas de longs retards à raison des formalités qu'ils ont à remplir et des payements qu'ils ont à effectuer à la caisse de navigation.

Il est assisté d'un commis placé sous ses ordres, et qui le remplace en cas d'absence ou d'empêchement.

Il est tenu de résider au confluent du Pruth et ne peut s'en éloigner pour plus de vingt-quatre heures, sans l'autorisation de la Commission mixte. L'Agent-Comptable peut être autorisé également par la Commission mixte à quitter son poste à partir du moment où la navigation du Pruth est interrompue par la glace.

§ 14.

Le présent règlement pourra être modifié et développé suivant les circonstances par la Commission mixte permanente.

Fait à Bucarest, le 28 janvier/9 février 1871.

Signé: *Pottenburg.*
d'Offenberg.
P. *Donici.*

663.

28 janvier/9 février 1871.

Tarif provisoire de droits des navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube.

(Procès-verbaux de la Comm. mixte du Pruth No 3. Annexe 1.)

La Commission mixte du Pruth:

Vu article 2 de la Convention signée à Bucarest le 3/15 décembre 1866, entre l'Autriche-Hongrie, la Russie et la Roumanie pour régler la navigation du Pruth, portant que dans le but de couvrir les frais des travaux d'amélioration du fleuve et ceux de l'entretien de la navigabilité en général, une taxe d'un taux convenable sera imposée à la navigation et perçue à l'embouchure du Pruth dans le Danube;

Vu les articles 7 et 20 de la même convention, stipulant que le tarif des dits droits de navigation sera arrêté et mis en application par la Commission mixte permanente instituée conformément à cet acte international;

Considérant que si les travaux destinés à améliorer la navigabilité du Pruth n'ont pas encore été commencés, il est cependant indis-

pensable de créer dès-aujourd'hui les ressources nécessaires pour en préparer l'exécution au moyen d'études préalables; 1871

Considérant, en outre, que dans le but d'établir sur le Pruth une bonne police de la navigation, sans laquelle celle-ci ne pourrait s'exercer dans des conditions d'ordre et de sécurité, la Commission mixte a arrêté un règlement de police fluviale et a institué en exécution de l'article 8 de la Convention du 3/15 décembre 1866, l'inspecteur qui doit être chargé d'assurer l'application du dit règlement;

Qu'aux termes de l'article 10 de la même Convention, l'entretien de l'Inspecteur est compris dans les dépenses générales pour la navigabilité du fleuve;

Qu'il y a lieu, en outre, de pourvoir aux dépenses du service de l'inspection, et que pour tous ces motifs, le prélèvement immédiat d'une taxe à l'embouchure du Pruth est indispensable;

Arrête le tarif dont la teneur suit:

Article 1.

Tout bâtiment à voiles ou à vapeur et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, qui traverse le confluent du Pruth et du Danube, dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète ou partielle, paie un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de jauge sur son tonnage total.

Les droits dus par les bateaux à vapeur sont calculés sur le tonnage net du bâtiment, tel qu'il est indiqué par les papiers de bord, c'est-à-dire, après déduction faite, sur le tonnage total, du poids de la machine et du combustible.

Si le nombre de tonneaux afférent au moteur n'est pas indiqué par les papiers de bord, il est déduit sur le tonnage total 37 % pour les bâtiments à aubes, et 32 % pour les bâtiments à hélice; la déduction est opérée après la conversion du tonnage du bâtiment en tonneaux de registre anglais, effectuée conformément aux dispositions de l'article 6 ci-après.

Article 2.

Tout radeau ou train de bois qui traverse le confluent du Pruth et qui ne transporte pas d'autres marchandises que les arbres dont il est composé, paie un droit fixe de navigation déterminé ainsi qu'il suit:

Si la longueur du radeau ou train de bois n'excède pas cinquante pieds anglais, quinze mètres quatorze centimètres, ce droit fixe est de cinq francs.

Si la longueur du radeau ou train de bois est de plus de cinquante pieds, ou quinze mètres quatorze centimètres, le droit fixe à acquitter est de dix francs.

1871 Ne peut être considéré, en aucun cas, comme formant un seul radeau ou train de bois, pour ce qui touche la perception du droit fixe, celui qui serait formé de plus de quatre séries d'arbres placées bout à bout.

Article 3.

Les radeaux ou trains de bois qui traversent le confluent du Pruth et qui sont employés à transporter, soit des céréales, soit toute autre marchandise, même du bois non flottant, ne paient qu'un droit de navigation de soixante centimes par tonneau de mer, sur la quantité des marchandises embarquées.

Le total du droit à acquitter dans ce cas ne peut toutefois être inférieur au droit fixe que le radeau ou train de bois aurait à acquitter suivant ses dimensions et conformément à l'article précédent, s'il traversait le confluent du Pruth sans porter de chargement.

Article 4.

Les bâtiments à voiles ou à vapeur, transports ou chalands de remorque qui traversent le confluent du Pruth sans porter aucune charge autre que leur lest ou le charbon destiné à la consommation de leur appareil moteur, sont affranchis du paiement de la taxe déterminée par l'article premier ci-dessus.

Il en est de même pour les remorqueurs, même lorsqu'ils remorquent des bâtiments ou transports, chargés ou vides, pourvu qu'ils ne soient pas employés à transporter une partie de la cargaison des bâtiments remorqués. Le charbon embarqué dans les cales des bateaux à vapeur est considéré comme cargaison. Sont également affranchies du payement de toute taxe les embarcations d'une faible portée, employées aux besoins locaux.

Article 5.

Le montant des droits est versé entre les mains de l'Agent comptable qui est préposé à la gestion de la caisse de navigation du Pruth, au confluent de la rivière, et qui en délivre quittance.

Un état indiquant la réduction en francs des monnaies en usage est constamment affiché dans le bureau de perception.

Cet état est révisé suivant les besoins.

Les droits dont l'exigibilité est contestée ou la liquidation critiqué par les parties sont versés à la caisse de navigation, à titre de dépôt.

Les demandes en restitution entière ou partielle des droits payés sont portées devant la Commission mixte du Pruth; elles doivent être formulées par écrit, dans les trois mois du payement ou du dépôt, à peine de déchéance.

1871

Article 6.

Le tonneau de jauge sur lequel sont liquidés les droits à percevoir en vertu de l'article premier du présent tarif est le tonneau de registre anglais.

Le tonnage des bâtiments est tiré des papiers de bord; cependant les capitaines dont les bâtiments ont été jaugés par la caisse de navigation de Soulina, suivant la loi anglaise et la règle première applicable aux bâtiments vides, sont admis à payer leurs taxes sur la base du tonnage indiqué par le certificat de jaugeage délivré par le directeur de la dite caisse.

Sauf ce cas, la réduction des tonneaux des différents pays, en mesures anglaises, est faite d'après le tableau annexé au présent tarif.

Le tonneau de mer servant de base à la liquidation des taxes à percevoir sur les marchandises transportées par les radeaux ou trains de bois, est calculé sur le pied de quatre kilos de Galatz et quatre vingt deux centièmes par tonne, pour les céréales, et de neuf cents oques par tonne, pour les autres marchandises.

Les quantités sur lesquelles le calcul s'opère sont tirées des connaissements ou du manifeste dont les conducteurs de radeaux ou trains de bois chargés sont tenus de se munir aux termes de l'article 11 du règlement de navigation et de police applicable au Pruth, en date du 27 janvier/8 février 1871.

Article 7.

Les bâtiments, transports ou chalands de remorque qui se présentent au confluent du Pruth, et qui sont dépourvus de papiers indiquant leur tonnage, sont soumis à un jaugeage approximatif qui est effectué par l'Agent comptable préposé à la perception des taxes, et le montant des droits à payer est calculé sur le tonnage constaté par cette opération.

Il est procédé de même si le tonnage porté sur les papiers de bord est notoirement inexact par comparaison avec la quantité des marchandises portées sur les connaissements ou sur le manifeste.

Si un radeau ou train de bois chargé de marchandises est dépourvu des documents nécessaires pour en évaluer la quantité en tonnes de mer, l'Agent préposé à la perception des taxes procède également à une évaluation approximative dont le résultat sert de base à la liquidation des droits à payer.

Lorsqu'une opération de jaugeage ou d'évaluation s'effectue à défaut des documents nécessaires pour constater la portée du bâtiment ou la quantité des marchandises, ou qu'elle produit un résultat différant de plus de cinq tonneaux avec les énonciations des documents produits ou les déclarations faites, le capitaine, patron ou conducteur du bâtiment, radeau ou train de bois, objet du jaugeage ou de l'éva-

1871 luation, est tenu d'acquitter, à titre de frais, une taxe spéciale de dix francs, sans préjudice à l'application de la pénalité édictée par l'article suivant, s'il y a eu fraude ou tentative de fraude.

Le jaugeage ou évaluation approximatif fait par l'Agent percepteur des taxes sert, en tout état de cause, à la liquidation de la taxe à payer, dont le montant est toujours immédiatement exigible, sauf recours ultérieur à l'Inspecteur de la navigation, dans le cas où la partie conteste l'exactitude de l'opération.

Sur ce recours, l'Inspecteur fait procéder de nouveau ou jaugeage du bâtiment ou à l'évaluation des marchandises, par un expert qu'il désigne à cet effet une fois pour toutes. Cette opération est effectuée alors en présence de l'autorité consulaire de la partie interessée, ou elle duement appelée, et elle ne peut plus être l'objet d'aucun recours quelconque.

Le bâtiment pour lequel le deuxième jaugeage au évaluation est demandé, est tenu d'en couvrir les frais, si le résultat de l'opération n'offre pas une différence de plus de cinq tonneaux de registre ou de poids avec la quantité évaluée par le percepteur des taxes.

Article 8.

Tout bâtiment, train de bois ou radeau, qui tente, par un moyen quelconque, de se soustraire, en tout ou en partie, au payement des droits fixés par le présent tarif, est passible, outre les droits qu'il aura à payer conformément à ce qui précède, d'une amende égale au double au moins et au quadruple au plus de ces droits.

Si l'indication du tonnage portée sur les papiers de bord, ou celles des connaissements et manifestes paraissent frauduleuses, il est procédé, dans la forme prescrite par l'article précédent, à la vérification de la capacité du bâtiment ou à celle de la quantité de marchandises transportée.

L'application de l'amende est prononcée en premier ressort par l'inspecteur de la navigation du Pruth; la sentence de condamnation est notifiée à la partie condamnée, dans les formes prescrites par l'article 81 du règlement de navigation et de police du 27 janvier (8 février) 1871.

L'appel des condamnations est porté devant la Commission mixte qui prononce en dernier ressort.

Il est interjeté dans les trois mois de la notification, à peine de nullité.

Les condamnations prononcées par l'inspecteur de la navigation sont exécutoires nonobstant l'appel; en cas de pourvoi, le montant de l'amende est consigné, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation du Pruth, où est versé également le montant des condamnations devenues définitives.

Article 9. 1871

Le présent tarif provisoire qui pourra être modifié, suivant les besoins, par la Commission mixte permanente, entrera en vigueur le 3/15 avril prochain.

Fait à Bucarest, le 28 janvier/9 février 1871.

Signé: *Pottenburg.*
d'Offenberg.
P. *Donici.*

Annexe.

Tableau

indiquant la proportion
qui existe entre le tonneau de registre anglais et les mesures adoptées dans les autres pays pour le jaugeage des bâtiments de mer.

Bâtiments	Facteur par lequel l'unité de mesure de chaque pays doit être multipliée	
	Tonneaux	Lasts
Autrichiens	0.77	—
Français	0.94	—
Italiens	0.94	—
Ottomans	—	—[1]
Prussiens	0.98	1.50
Russes	1.08	1.89
Americains (États-Unis)	1.—	—
Belges	0.95	1.81
Brémois	—	1.89
Danois	1.02	1.96
Espagnols	1.—	—
Grecs { nouvelle mesure	0.97	—
Grecs { ancienne mesure	0.78	—
Hambourgeois	—	2.77
Hanovriens	0.98	2.25
Hollandais	0.89	1.75
de Lubeck	—	1.89
Mecklembourgeois	1.09	2.44
Norvégiens	0.98	2.08
Oldenbourgeois	0.96	1.50
Roumains	0 97	—[2]
Samiotes	0.78	—
Serbes	0.97	—
Suédois	1.02	1.98

[1]) 1 tonneau anglais — $61^{58}/_{100}$ kilos de Constantinople.
[2]) 1 „ „ — $4^{82}/_{100}$ kilos de Galatz — $3^{1}/_{100}$ kilos de Braïla.

1871

664.

14 février 1871.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la publication de la convention postale additionnelle conclue entre les administrations postales austro-hongroise et anglaise.

(P. V. B. 1871, Nr. 10.)

Kundmachung des Additionalvertrages zwischen den General-Postverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Generalpostamte des vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland.

Unter Bezugnahme auf die h. o. Verordnung vom 24. Jänner 1870, Z. 941-68 (P. V. B. vom Jahre 1870, Seite 9), laut welcher in Folge einer mit der königlich britischen Postverwaltung getroffenen Vereinbarung vom 1. Februar 1870 an, der einfache Gewichtssatz für die über Frankreich in directen österreichisch-englischen Briefpacketen beförderten Briefe von $^1/_2$ Zollloth auf Ein Zollloth ausgedehnt wurde, wird nachträglich der zu London am 16 Jänner 1871 unterzeichnete Additionalvertrag zwischen den Generalpostverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Generalpostamte des vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland seinem vollen Inhalte nach kundgemacht.

Wien, den 14. Februar 1871.

Additional Convention between the General Post Offices of the Austro-Hungarian Monarchy and the General Post Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland.

The General Post Offices of the Austro-Hungarian Monarchy and the General Post Office of the United Kingdom of Great Britain and Ireland being desirous of authorizing an increase in the weight at present allowed for a single letter forwarded by the post between the two Countries, and a corresponding alteration in the scales of progression at present applied in the Austro-Hungarian Monarchy and the United Kingdom respectively for letters above the weight of a single letter; and also of modifying in other respects the arrangements agreed upon by the Postal Convention concluded between the said offices on the 16th October 1865;

The undersigned, duly authorized for that purpose by their respective Governments, have agreed upon the following articles.

Article I.

The weight to be allowed for a single letter originating in the United Kingdom or forwarded through the United Kingdom

adressed to the Austro - Hungarian Monarchy or addressed to 1871
any Foreign Country and forwarded viâ the Austro - Hungarian Monarchy, is fixed at half an ounce in the United Kingdom and at a Zoll-Loth in the Austro - Hungarian Monarchy. Reciprocally, the weight to be allowed for a single letter originating in the Austro-Hungarian Monarchy or forwarded through the Austro-Hungarian Monarchy addressed to the United Kingdom of Great Britain and Ireland or to any Foreign Country or British Colony, and forwarded viâ the United Kingdom, is fixed at a Zoll-Loth in the Austro-Hungarian Monarchy and at half an ounce in the United Kingdom.

Article II.

With respect to letters above the weight of a single letter, the British Post Office shall apply the following scale of progression for all letters the postage of which is collected by that Office:

For every letter exceeding half an ounce and not exceeding one ounce in weight, two rates of postage;

for every letter exceeding one ounce and not exceeding one ounce and a half in weight, three rates of postage;

for every letter exceeding one ounce and a half and not exceeding two ounces in weight, four rates of postage, and so on, one rate being added for every additional half ounce.

And the Post Offices of the Austro-Hungarian Monarchy shall apply the following scale of progression for all letters the postage of which is collected by those Offices:

For every letter exceeding one Zoll-Loth and not exceeding two Zoll-Loth in weight, two rates of postage;

for every letter exceeding two Zoll-Loth and not exceeding three Zoll-Loth in weight, three rates of postage, and so on, one rate being added for every additional Zoll-Loth.

Article III.

In exception to the stipulations of Article 19 of the Convention of the 16th October 1865 the British Post Office shall pay to the Post Offices of the Austro-Hungarian Monarchy for the letters contained in the closed Mails which the British Post Office may exchange either viâ Kustendje or viâ Trieste, with the British Post Offices in Constantinople or other place in the Levant served by the Austro-Hungarian Mail packets, the following reduced rates of combined territorial and sea postage:

For paid letters fifty eight neu Kreutzer per ounce British net weight;

for unpaid letters sixty five neu Kreutzer per ounce British net weight.

1871

Article IV.

The provisions of the present Articles shall have effect from the 1st February 1870.

Article V.

These Articles shall be considered as additional to the Postal Convention of the 16th October 1865, the provisions of which are maintained in all cases where they are not contrary to the stipulations of the present Additional Convention.

Done in duplicate and signed in London the sixteenth day of January One thousand eight hundred and seventy one.

(L. S.) *Hartington* m. p.

Additionalvertrag zwischen den General-Postverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem General-Postamte des vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland.

Nachdem die General-Postdirectionen der österreichisch-ungarischen Monarchie und das Generalpostamt des vereinigten Königreiches Grossbritannien und Irland sich in dem Wunsche geeinigt haben, eine Erhöhung des gegenwärtigen Gewichtssatzes für einen einfachen, mit der Post zwischen den beiden Reichen beförderten Brief, und eine entsprechende Abänderung der Gewichtsprogression, welche gegenwärtig in der österreichisch-ungarischen Monarchie und in dem vereinigten Königreiche bezüglich der Briefe von mehr als dem Gewichte eines einfachen Briefes in Anwendung gebracht wird, eintreten zu lassen, und auch in anderen Beziehungen die durch den Postvertrag vom 16. October 1865 vereinbarten Bestimmungen abzuändern, so sind die Unterzeichneten, welche hierzu von ihren beiderseitigen Regierungen gehörig bevollmächtigt worden sind, über die nachstehenden Artikel übereingekommen.

Artikel I.

Das Gewicht eines einfachen Briefes, welcher im vereinigten Königreiche seinen Ursprung hat oder durch das vereinigte Königreich befördert wird und nach der österreichisch-ungarischen Monarchie oder im Transit durch letztere nach was immer für Ländern bestimmt ist, wird auf eine halbe Unze im vereinigten Königreiche und auf ein Zoll-Loth in der österreichisch-ungarischen Monarchie festgesetzt. In gleicher Weise wird das Gewicht eines einfachen Briefes, welcher in der österreichisch-ungarischen Monarchie seinen Ursprung hat oder durch dieselbe befördert wird und nach dem vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland oder im Transit durch letzteres nach was immer für fremden Ländern oder

britischen Colonien bestimmt ist, auf ein Zollloth in der österreichisch-ungarischen Monarchie und auf eine halbe Unze im vereinigten Königreiche festgesetzt. 1871

Artikel II.

Bezüglich der Briefe von mehr als dem Gewichte eines einfachen Briefes wird die britische Postverwaltung bei allen Briefen, für welche das Porto von der genannten Postverwaltung eingehoben wird, folgende Gewichtsprogression in Anwendung bringen:

Für jeden Brief im Gewichte von mehr als einer halben Unze, aber nicht mehr als einer Unze, das zweifache Porto;

für jeden Brief im Gewichte von mehr als einer Unze, aber nicht mehr als einer und einer halben Unze, das dreifache Porto;

für jeden Brief im Gewichte von mehr als einer und einer halben Unze, aber nicht mehr als zwei Unzen, das vierfache Porto, und so weiter für jede hinzutretende halbe Unze einen einfachen Portosatz mehr.

Die Postverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie werden die folgende Gewichtsprogression bei den Briefen, für welche das Porto von den genannten Postverwaltungen eingehoben wird, in Anwendung bringen:

Für jeden Brief im Gewichte von mehr als einem Zoll-Loth und nicht mehr als zwei Zoll-Loth das zweifache Porto;

für jeden Brief im Gewichte von mehr als zwei Zoll-Loth und nicht mehr als drei Zoll-Loth das dreifache Porto, und so weiter für jedes hinzutretende Zoll-Loth einen einfachen Portosatz mehr.

Artikel III.

In Abänderung der Bestimmungen des Artikels 19 des Vertrages vom 16. October 1865 wird die britische Postverwaltung den Postverwaltungen der österreichisch-ungarischen Monarchie für die Briefe, die in den geschlossenen Briefpacketen enthalten sind, welche die britische Postverwaltung und die britischen Postanstalten in Constantinopel oder in einem anderen Orte in der Levante, wo österreichisch-ungarische Postschiffe verkehren, entweder über Triest oder Küstendje mit einander wechseln, folgende ermässigte combinirte Land- und Seeportosätze bezahlen:

Für frankirte Briefe acht und fünfzig Neukreuzer per britische Unze Nettogewicht;

für unfrankirte Briefe fünf und sechzig Neukreuzer per britische Unze Nettogewicht.

Artikel IV.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Artikel sollen vom 1. Februar 1870 ab zur Ausführung kommen.

1871 Artikel V.

Die vorstehenden Artikel sollen als Zusatzartikel zum Postvertrage vom 16. October 1865 angesehen werden, dessen Bestimmungen, in soweit sie nicht mit den Festsetzungen des gegenwärtigen Additionalvertrages im Widerspruche stehen, in Kraft bleiben.

In Duplicaten ausgefertigt und gezeichnet in London am sechzehnten Januar Eintausend achthundert einundsiebzig.

(L. S.) *J. Schaeffer* m. p.

665.

19 février 1871.

Protocole signé entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la prorogation du terme fixé pour l'échange des ratifications de la convention et du protocole conclus à Florence, le 6 janvier 1871.

(Trattati e convenzioni IV, 143.)

L'approbation du Parlement italien ayant été expressément reservée dans les deux Conventions et le Protocole signés à Florence, le 6 janvier 1871, entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie, et cette approbation n'ayant pu être obtenue avant l'expiration du terme établi pour l'échange des ratifications, les soussignés se sont réunis aujourd'hui au Ministère des Affaires Étrangères et sont convenus entr'eux de ce qui suit:

Le terme établi dans les Conventions et le Protocole signés à Florence le 6 janvier 1871, pour l'échange des ratifications est, d'un commun accord, prorogé de trois semaines.

Fait en double original, à Florence, le 19 février 1871.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*
(L. S.) *Kübeck.*

---

666. 1871

2 mars et 22 juillet 1871.

Échange de notes entre le chargé d'affaires d'Autriche-Hongrie et le ministre des affaires étrangères d'Italie relativement au traitement gratuit des enfants trouvés.

(Trattati e convenzioni IV, 201.)

Le ministre des affaires étrangères au ministre d'Autriche-Hongrie.

Florence, 2 mars 1871.

Monsieur le Baron,

Je me suis fait un devoir de transmettre régulièrement au Ministère royal de l'Intérieur les demandes de remboursement des frais de traitement d'enfants trouvés, d'origine italienne, dans différents hospices austro-hongrois, que Votre Excellence a bien voulu me faire parvenir, ainsi que plusieurs réclamations analogues présentées par l'hospice de Trieste au Consul du Roi en ladite ville.

En réponse à ces communications, mon collègue vient de me faire remarquer qu'il n'existe dans le Royaume aucune loi, en vertu de laquelle les Communes puissent être forcées à rembourser les frais de cette nature, à l'égard desquels on suit en Italie le même système qui a été mis en vigueur dans l'ex-Royaume Lombardo-Vénétien par la circulaire du 2 avril 1840, N. 12487, en vertu de laquelle les frais dont il s'agit ont été déclarés non remboursables.

En cet état de choses et comme on ne saurait espérer que le Parlement puisse approuver, dans le cas où elle lui serait présentée, une loi qui viendrait à augmenter les charges déjà si nombreuses des Communes du Royaume, le Gouvernement du Roi, n'étant pas à même de pourvoir aux remboursements demandés par celui de Sa Majesté Impériale et Royale, se trouve dans la nécessité de lui proposer que le système du traitement gratuit réciproque des enfants trouvés respectifs soit continué de part et d'autre à l'avenir, comme il a été maintenu jusqu'à présent par l'Italie, qui s'est toujours abstenue de réclamer le paiement d'aucune somme à ce titre, quoique le nombre des enfants d'origine austro-hongroise, accueillis dans les hospices du Royaume, et surtout dans celui de Vérone, soit très-considérable.

Je vous serais fort reconnaissant, Monsieur le Baron, de vouloir bien soumettre ces propositions à l'examen du Gouvernement impérial et royal, qui, nous aimons à l'espérer, voudra bien les prendre en considération, eu égard aux circonstances que je viens de vous exposer, aux embarras et difficultés de toute nature auxquels donnerait lieu l'adoption d'un système contraire, et au fait qu'il ne saurait

1871 y avoir une bien grande disproportion entre le nombre des enfants trouvés d'origine italienne recueillis dans les hospices de l'Empire austro-hongrois, et ceux d'origine austro-hongroise admis dans les hospices italiens.

En priant Votre Excellence d'avoir la bonté de me faire connaître, en son temps, les décisions qui seront prises à ce sujet par le Gouvernement impérial et royal, j'ai l'honneur de Lui faire retour des comptabilités qui étaient annexées aux notes précitées, en y joignant celles qui me sont parvenues par l'entremise du Consul du Roi à Trieste, et je saisis en attendant cette occasion, etc.

Signé: *Visconti-Venosta.*

Le chargé d'affaires d'Autriche-Hongrie au ministre des affaires étrangères.

Florence, 22 juillet 1871.

Monsieur le Ministre,

Le Gouvernement impérial et royal a pris en sérieuse considération les arguments développés dans la Note de V. E. du 2 mars dernier en faveur du principe du traitement gratuit réciproque des enfants trouvés appartenant à l'un des deux États et recueillis dans les hospices de l'autre.

Reconnaissant la nécessité d'arriver à une entente sur ce sujet, et appréciant la valeur des motifs invoqués par le Gouvernement royal, le Gouvernement impérial et royal s'est décidé à se désister des demandes en remboursement, qu'il a présentées dernièrement au nom des hospices en Autriche, autorisés par la nouvelle loi de 1868 à réclamer le recouvrement des frais de traitement pour les enfants trouvés par eux recueillis.

En adoptant donc pour l'avenir, à condition de réciprocité, le système du traitement gratuit à l'égard des enfants trouvés d'origine italienne, le Gouvernement impérial et royal a eu soin d'écarter les doutes qu'avaient fait naître les dispositions de la loi précitée, et vient d'adresser à toutes les Lieutenances de la Monarchie une circulaire dont j'ai l'honneur de transmettre ci-près copie à Votre Excellence.

En vertu de cette circulaire, les hospices qui ne pourraient obtenir à une autre source le recouvrement des frais supportés pour des enfants trouvés d'origine italienne, seront remboursés par le fonds territorial de la province où ils sont situés.

La question de savoir si les hospices publics de cette nature sont obligés de recueillir des enfants trouvés d'origine étrangère, et de pourvoir à leur entretien ou traitement, n'est du reste pas touchée dans cette nouvelle instruction.

Je suis heureux de pouvoir informer V. E. de cette résolution 1871
de mon Gouvernement, conforme aux propositions dont V. E. a bien voulu prendre l'initiative.

Agréez, etc.

Signé: *Zaluski.*

667.

28 mars et 5 avril 1871.

Echange de notes entre le ministre d'Autriche-Hongrie à Florence et le ministre des affaires étrangères d'Italie relativement aux frais de transport de sujets respectifs rapatriés par mesure de police.

(Trattati e convenzioni IV, 170, 1871.)

Le ministre d'Autriche-Hongrie au ministre des affaires étrangères.

Florence, le 28 mars 1871.

Monsieur le Ministre,

En considération des arguments développés dans la Note que Votre Excellence a bien voulu m'addresser le 25 décembre dernier, au sujet du remboursement des frais occassionnés par le rapatriement de quelques sujets italiens, le Gouvernement impérial et royal n'hésite pas à se désister de la réclamation qu'il a fait valoir à cet égard, et je suis chargé de déclarer, Monsieur le Ministre, qu'il est prêt à adopter relativement aux débours de cette nature, et à condition de réciprocité, le principe que les frais de transport d'individus rapatriés par mesure de police sont à la charge des deux États, pour le parcours sur leurs territoires respectifs.

En priant Votre Excellence de vouloir bien me faire parvenir à ce sujet une déclaration analogue, je saisis cette occassion, etc.

Signé: *Kübeck.*

Le ministre des affaires étrangères au ministre d'Autriche-Hongrie.

Florence, 5 avril 1871.

Monsieur le Baron,

J'ai reçu la Note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser le 28 mars dernier, et par laquelle Elle m'informe que le Gouvernement impérial, en considération des arguments développés dans ma communication du 25 décembre dernier, se désiste de toute réclamation à l'égard du remboursement des frais supportés par le fond territorial de Gorice et de Gradisca, pour le rapatriement de plusieurs

1871 sujets italiens expulsés du territoire austro-hongrois durant les années 1868 et 1869, et se déclare prêt à adopter, à l'égard des dépenses de cette nature, et à condition de réciprocité de notre part, le principe que les frais de transport d'individus rapatriés par mesure de police sont à la charge des deux États, pour le parcours sur leurs territoires respectifs.

En prenant acte et en remerciant Votre Excellence de cette communication, je m'empresse de Lui déclarer, que le Gouvernement du Roi adopte de son côté le principe susénoncé, qui est en parfaite harmonie avec les considérations que j'ai eu l'honneur d'exposer dans ma note du 25 décembre dernier, et que, par conséquent, il ne réclamera point à l'avenir, comme il s'est abstenu de le faire par le passé, le remboursement des frais de transport, sur son territoire, des sujets austro-hongrois qui viendraient à être expulsés du Royaume par mesure de police.

Je saisis cette occasion, etc.

Visconti-Venosta.

668.

24 mars 1871.

Ordonnance des ministères I. R. de l'Intérieur, de la justice et du culte à l'égard des mariages en Autriche des sujets du Grand-Duché de Bade.

(R. G. B. 1871, Nr. 22.)

Verordnung der Minister des Innern, der Justiz und des Cultus vom 24. März 1871, betreffend die Eheschliessungen grossherzoglich baden'scher Unterthanen in Oesterreich.

Laut einer Mittheilung der grossherzoglich baden'schen Regierung sind durch das baden'sche Gesetz vom 5 Mai 1870 über Erleichterung der Eheschliessungen die polizeilichen Beschränkungen für die Letzteren beseitiget worden, und es werden daher von den grossherzoglichen Behörden keine Eheconsense (Trauscheine) mehr ertheilt.

Dagegen haben nach §. 92 des baden'schen Gesetzes vom 21. December 1869 über die Beurkundung des bürgerlichen Standes und die Förmlichkeiten bei Schliessung der Ehe Angehörige des Grossherzogthums Baden, welche im Auslande eine Ehe schliessen wollen, einen Eheverkündschein und das Eheaufgebot auch im Inlande (d. i. in Baden) zu erwirken. Zur Ausstellung des Verkündscheines, d. i. der Beurkundung über die Zulässigkeit der Ehe sowohl in bürgerlicher

als in öffentlich rechtlicher Beziehung, sind die grossherzoglichen 1871
Amtsgerichte, zur Vornahme des Aufgebotes die Bürgermeister oder deren Vertreter als Beamte des bürgerlichen Standes zuständig.

Da durch die vorstehende Mittheilung die Voraussetzungen der Ministerialverordnung vom 9. October 1853 (R. G. Bl. Nr. 205) entfallen, wird die Bestimmung derselben, wornach eine Ehe, welche ein grossherzoglich baden'scher Staatsangehöriger hierlands mit einer österreichischen oder was immer für einem anderen Staate angehörigen Unterthanin schliessen will, nur dann zu gestatten und die Trauung nur dann vorzunehmen ist, wenn der Bräutigam nachweiset, speciell die Bewilligung seiner zuständigen Heimatsbehörde, welche in den Trauungsacten aufzubewahren ist, erlangt zu haben, mit dem Tage der Kundmachung gegenwärtiger Verordnung ausser Wirksamkeit gesetzt.

Hohenwart m. p. *Jireček* m. p. *Habietinek* m. p.

669.

12 avril 1871.

Protocole signé entre l'Autriche et l'Italie pour la consignation réciproque des titres de la dette publique, en exécution des conventions conclues à Florence, le 6 janvier 1871.

(Trattati e convenzioni IV, 172.)

Nelle convenzioni sottoscritte a Firenze, nel di 6 gennaio 1871, fra i Plenipotenziarii del Regno d'Italia e della Monarchia austro-ungarica, allo scopo di definire le questioni finanziarie esistenti fra i due Governi, venne stabilito doversi eseguire la consegna di determinate quantità e qualità di titoli di debito pubblico in saldo dei crediti rispettivi, subito che fossero state scambiate le ratifiche delle Convenzioni medesime.

Essendo pertanto avvenuto codesto scambio nel 23 marzo 1871, si determinò di procedere alla reciproca consegna dei titoli di debito pubblico dovuti dai due Governi.

A tale effetto si riunirono in una sala del Ministero delle Finanze del Regno d'Italia, questo giorno dodici (12) del mese di aprile 1871,

Da parte del Governo d'Italia: il cavaliero Teodoro Alfurno, Direttore generale del Tesoro, all'uopo espressamente delegato da S. E. il signor Ministro delle Finanze;

Da parte del Governo austro-ungarico: S. E. il signor Luigi barone de Kübeck, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario

1871 di S. M. I. e R. A. presso S. M. il Rè d'Italia, a ciò appositamente autorizzato con pieni poteri di Sua Maestà I. e R. A.

E, in seguito ad essere stati riconosciuti regolari i rispettivi poteri, sono proceduti alle seguenti operazioni:

1. S. E. il barone de Kübeck consegna al cavaliere Alfurno:

a) Un' obbligazione del debito pubblico austriaco 5 per cento convertito, della somma nominale di fiorini 4,149.000 inscritta al nome del Governo italiano e col godimento degli interessi dal 1 novembre 1870;

b) Una quietanza emessa da S. E. il signor Melchiore di Lonyay, Ministro delle Finanze comuni della Monarchia austro-ungarica per la somma di . fiorini 600.000 in saldo delle somme pagate e da pagare, da S. A. R. l'Arciduca Francesco V d'Austria Este, per interessi e ammortamento fino alla completa estinzione del debito contratto da S. A. R. Carlo Lodovico di Borbone, Duca di Lucca, nel 1873 colle Case bancarie Arnstein et Eskeles, Rothschild et Sina, e come fù stabilito coll' articolo 8 della Convenzione relativa alla definizione delle pendenze derivate dall' art. 22 del Trattato di pace 3 ottobre 1866.

Così, fra l'ammontare della cartella e quello della quietanza, si ha una somma totale di . . . . fiorini 4,749.000 (disconsi fiorini di v. a. quattro milioni settecento quarantanove mila), corrispondenti al pagamento che il Governo austro-ungarico si era impegnato di fare all' art. 2 della Convenzione finanziaria.

Il cav. Alfurno, avendo riconosciuto perfettamente regolari la obbligazione di debito pubblico e la quietanza suddette, ne dichiara il ricevimento e ne rilascia intera quietanza, rimanendo così estinto l'obbligo del Governo austro-ungarico, pattuito coll'articolo 2 della Convenzione finanziaria.

2. Il cav. Alfurno consegna a S. E. il barone de Kübeck i seguenti titoli del consolidato italiano 3 per cento:

N.	600	da L.	300	corrispondenti a una rendita annua di L.	180.000
„	2030	da „	30	id. id.	60.900
„	175	da „	3	id. id.	525

cioè in tutto una rendita annua di . . . . . L. 241.425 (diconsi Lire duecento quarantunmila quattrocento venticinque), col godimento degli interessi dal 1 aprile 1871.

Nello stesso tempo il cav. Alfurno consegna alla medesima E. S. il barone de Kübeck un mandato al portatore, pagabile a vista dalla Cassa centrale del debito pubblico in Firenze, rappresentante il

semestre d'interessi dal 1 ottobre 1870 al 31 marzo 1871 della rendita 1871
suddetta.

S. E. il barone de Kübeck ha riconosciuti regolari i detti titoli del debito pubblico italiano 3 % in numero e qualità, e ha riscontrato, conforme al convenuto dell'articolo 2 della Convenzione per la definizione delle pendenze derivate dall'articolo 12 del Trattato di dace 3 ottobre 1866, la somma di essi, accettando per la differenza del godimento degli interessi il suddetto mandato al portatore, e perciò ne dichiara il ricevimento e ne fa intera quietanza, riconoscendo completamente estinto e soddisfatto il debito del Governo italiano, ammesso negli articoli 1 e 2 della Convenzione per la definizione delle pendenze derivate dall'articolo 22 del Trattato di pace del 3 ottobre 1866, per capitale e interessi dovuti alla Famiglia Imperiale e Reale sui così detti Luoghi di Monte Comune di Firenze.

3. Il cav. Alfurno consegna a S. E. il barone de Kübeck i seguenti titoli del consolidato italiano 5 %:

N. 100	da L.	1000	per un'annua	rendita	di L.	100.000
„ 150	da „	500	id.	id.		75.000
„ 250	da „	100	id.	id.		25.000
cioè in tutto una rendita annua di					L.	200.000

(diconsi Lire duecentomila), col godimento degli interessi dal 1 gennaio 1871.

S. E. il barone de Kübeck ha riconosciuto regolari i detti titoli del debito pubblico italiano 5 % in numero e qualità. ha riscontrato la somma di essi essere conforme a quanto venne stabilito coll'articolo 3 della Convenzione per la definizione delle pendenze derivate dall'articolo 22 del Trattato di pace del 3 ottobre 1866, e perciò ne dichiara il ricevimento e ne fa intera quietanza, riconoscendo completamente estinto e soddisfatto il debito del Governo italiano ammesso nel detto articolo 2 della citata Convenzione verso gli eredi di S. A. I. e R. il fu Granduca Leopoldo II di Toscana.

4. Il cavaliere Teodoro Alfurno nella sua qualità di delegato del Governo italiano, e S. E. il barone de Kübeck nella sua qualità di rappresentante della Famiglia Imperiale e Reale e del Governo della Monarchia austro-ungarica, dichiarano solennemente che, in seguito alle avvenute reciproche consegne di titoli del debito pubblico dettagliatamente indicate ai precedenti articoli di questo protocollo verbale e della quietanza di cui all'articolo 1, rimangono completamente soddisfatti e pareggiati gli obblighi assunti dai rispettivi Governi coll'articolo 2 della Convenzione finanziaria e cogli articoli 1, 2, 3 e 8 della Convenzione per la definizione delle pendenze derivate dall'articolo 22 del Trattato di pace del 3 ottobre 1860, sottoscritte in Firenze nel 6 gennaio 1871 dal Rappresentante del Governo italiano e da quelli del Governo di S. M. I. e R. A., e debitamente

1871 approvate collo scambio delle ratifiche avvenuto in Firenze il dì 23 marzo 1871, e ripetono ora le dichiarazioni di ricevimento e di quietanza, fatte a ogni singolo articolo del presente, soggiungendo, in nome dei rispettivi Governi, che non potranno essere elevate ulteriori pretese per i titoli di debito e credito reciproco, indicati negli articoli suddetti delle citate due Convenzioni.

Ad ogni buon fine, si soggiunge di pieno accordo che, per quanto rimane da fare in esecuzione delle stesse Convenzioni, sarà provveduto in appresso con ispeciali consegne da farsi risultare con appositi atti verbali o ricevute.

Il presente protocollo verbale venne esteso in due originali, sottoscritti ambidue dai Rappresentanti dei due Governi.

Un originale rimmarrà ad uso e garanzia del Governo di S. M. il Re d'Italia, l'altro ad uso e garanzia del Governo di S. M. I. e R. A.

Signé: Theodore *Alfurno*.
Signé: *Kübeck*.

670.

30 avril 1871.

Déclarations échangées entre l'Autriche-Hongrie et la Belgique concernant la communication réciproque d'actes de décès. Publiées par l'ordonnance des ministères de l'Intérieur, du Culte et de l'instruction publique du 5 juin 1871.

(R. G. B. 1871, Nr. 53.)

Le gouvernement belge et le gouvernement austro-hongrois, désirant assurer la communication réciproque d'actes de décès, sont convenus de ce qui suit:

Art. 1er. Le gouvernement belge et le gouvernement austro-hongrois s'engagent à astreindre les fonctionnaires civils et ecclésiastiques, chargés de la tenue de l'état civil, à transmettre, en Belgique, à la légation de S. M. Impériale et Royale Apostolique à Bruxelles, en Autriche-Hongrie, à la légation de S. M. le roi des Belges à Vienne, les actes de décès des personnes mortes sur leur territoire et qui étaient nées ou qui avaient leur domicile dans l'autre État contractant, et cela sans en être requis, sans délai ni frais, en la forme usitée dans le pays.

Art. 2. Les actes dressés en Belgique, dans la langue flamande, seront accompagnés d'une traduction française, dûment certifiée par l'autorité compétente; de même, il sera joint aux actes dressés en

Autriche-Hongrie, dans une autre langue que la langue latine, une 1871
traduction en latin, dûment certifiée par l'autorité compétente.

Art. 3. La présente déclaration sera échangée contre une déclaration correspondante du gouvernement austro-hongrois, et elle sortira ses effets un mois après sa date.

Fait à Bruxelles, le 30 avril 1871.

Le ministre des affaires étrangères,
(L. S.) Signé: Baron *d'Anethan.*

Le gouvernement austro-hongrois et le gouvernement belge, désirant assurer la communication réciproque d'actes de décès, sont convenus de ce qui suit:

Art. 1er. Le gouvernement austro-hongrois et le gouvernement belge s'engagent à astreindre les fonctionnaires civils et ecclésiastiques, chargés de la tenue de l'état civil, à transmettre, en Autriche-Hongrie, à la légation de S. M. le roi des belges à Vienne, en Belgique, à la légation de S. M. Impériale et Royale Apostolique à Bruxelles, les actes de décès des personnes mortes sur leur territoire et qui étaient nées ou qui avaient leur domicile dans l'autre État contractant, et cela sans en être requis, sans délai ni frais, dans la forme usitée dans le pays.

Art. 2. Les actes dressés en Autriche-Hongrie, dans une autre langue que la langue latine, seront accompagnés d'une traduction en latin dûment certifiée par l'autorité compétente; de même, il sera joint aux actes dressés en Belgique, dans la langue flamande, une traduction française dûment certifiée par l'autorité compétente.

Art. 3. La présente déclaration sera échangée contre une déclaration correspondante du gouvernement belge, et elle sortira ses effets un mois après sa date.

Fait à Vienne, le 30 avril 1871.

Le chancelier de l'Empire, ministre de la maison impériale et des affaires étrangères,
(L. S.) Signé: *Beust.*

671.

16/4 mai 1871.

Articles à ajouter au Règlement ottoman sur la Poudre, promulgué le 9 chaban 1287.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey, III, p. 422.)

Article 16.

Les poudres saisies au moment de leur introduction de l'étranger, ou de leur transport d'un lieu à un autre de l'Empire, en contrebande,

1871 seront confisquées et frappées d'une amende égale au double de leur prix fixé par l'État. Quant à celles que l'autorité découvrirait comme déjà introduites et consommées, elles aussi seront traitées de la même manière, avec cette seule différence qu'à la place de la confiscation, leur contre-valeur, d'après le prix fixé par l'état, sera ajoutée à l'amende qu'elles devront subir.

Il est bien entendu que les pénalités susmentionnés ne seront appliquées qu'après la constatation judiciaire de l'introduction frauduleuse de ces poudres, ainsi que de leur quantité.

Article 17.

Le tiers de l'amende édictée par l'article précédent sera alloué aux individus qui auront saisi les poudres ou donné avis de la fraude. Dans le cas où cette amende ne saurait être perçue, les saisissants ou dénonciateurs recevront le quart de la contre-valeur de la poudre, au taux fixé par l'État.

Si le contrevenant condamné à l'amende susdite était en fuite, l'autorité fera vendre les biens ou objets appartenant à cet individu, et, après avoir retenu, sur le produit de cette vente, le montant de l'amende requise, elle gardera l'excédant, s'il y en a, pour être remis à son propriétaire. Mais si le produit de la vente était insuffisant pour couvrir l'amende, le quart de ce produit, ajouté au quart de la valeur des poudres, sera donné à la personne qui en aura opéré la saisie ou donné avis de la fraude.

Article 18.

Les poudres fabriquées et débitées par des particuliers dans l'intérieur de l'Empire seront aussi soumises aux pénalités prescrites par les deux articles précédents.

Article 19.

Les poudres du Gouvernement vendues dans les localités autres que celles désignées par l'autorité, seront passibles, outre leur confiscation, conformément à l'article 12 du présent règlement, de l'amende égale ou double de leur prix établi par l'état, et l'on agira d'après les dispositions contenues dans le dernier paragraphe de l'article 12 sus-énoncé pour ce qui concerne les primes à allouer en pareil cas.

Article 20.

Les poudres saisies en contrebande seront remises, sans compensation, au Ministère de l'artillerie, dans la Capitale, et à l'autorité locale, dans les provinces. Dans le cas pourtant où l'amende n'aurait pas pu être perçue, le Ministère susdit, ainsi que l'autorité locale, payera la contre-valeur de ces poudres.

Règlement relatif à la vente de la poudre. 18

Article 1.

Comme il est défendu aux particuliers de fabriquer de la poudre dans l'Empire Ottoman et d'en importer de l'étranger, la poudre nécessaire aux voyageurs, aux chasseurs et aux carriers sera vendue par le fisc et sera exclusivement fabriquée dans la poudrière Impériale.

Article 2.

La poudre qui sera vendue tant à Constantinople que dans les Provinces ne pourra être vendue que dans les endroits désignés par la direction de l'artillerie et le Ministère de la Police à Constantinople et par l'autorité locale, dans les Provinces.

L'autorité est tenue de garder la poudre dans les poudrières là où il y a des forteresses ou dans un endroit qui offre les sûretés nécessaires s'il n'y a pas de forteresses.

Article 3.

La poudre de chasse sera conservée dans des vases en fer-blanc de cent drammes, d'une demi ocque et d'une ocque. La poudre pour l'extraction des pierres sera mise dans des vases en fer-blanc d'une ou de deux ocques; si elle est en plus grande quantité, on la mettra dans des barils en bois.

Les couvercles des vases et barils seront scellés d'un cachet portant les mots „mamoulati barouthanéï devleti Alié."

Sur ces vases et barils il y aura des étiquettes indiquant l'espèce, la force, la valeur et le prix de vente et il y aura aussi des affiches imprimées en différentes langues dans les endroits destinés à la vente.

Article 4.

Il est défendu de vendre de la poudre d'une manière autre que celle indiquée dans l'article 3 c. à. d. ouvertement sans vases et sans barils ou dans des vases et barils non étiquettés et scellés ou dans des endroits et magasins autres que ceux qui ont été désignés ou à un prix autre que le tour déterminé.

Article 5.

La vente de la poudre sera cédée à un prix déterminé à des fermiers tant à Constantinople que dans les Provinces. Le prix fixé par le fisc pour la poudre de chasse étant de 21 piastres l'ocque, on y ajoutera un droit de vente de quatre piastres calculé sur le pied de vingt pour cent et on la vendra à 25 piastres l'ocque, et le prix fiscal de la poudre destinée aux carriers étant de dix piastres et demie, on y ajoutera un droit de vente d'une piastre et demie et

1871 on la vendra à 12 piastres l'ocque. Les fermiers percevront ce droit de vente et supporteront en même temps les frais de transport et de loyer du magasin. Seulement le Ministère de l'Artillerie payera les frais de transport de la poudre qui sera expédiée dans les Provinces jusqu'à sa consignation dans l'endroit où elle sera gardée. La taxe de la poudre de chasse et de pierre fixée dans l'article précédent, ainsi que le droit de vente, sera payée en monnaie de bon aloi ou en métallique.

Article 6.

Les débitants seront choisis à Constantinople par le Ministère de la Police et dans les Provinces par l'Autorité locale à la condition qu'ils soient sujets Ottomans, honnêtes et dignes de confiance.

Ils seront autorisés à vendre de la poudre après avoir fourni une caution valable, qu'à moins de permission spéciale ils ne vendront pas au-delà de la quantité fixée par le règlement, qu'ils ne vendront pas de poudre à des hommes suspects, qu'ils ne dépasseront pas dans la vente de la poudre le prix fixé, qu'ils ne vendront pas de poudre autre que celle du fisc, qu'ils ne se passeront pas à leur débit le montant de la poudre qu'ils auront vendue, et en un mot, qu'ils observeront strictement les dispositions du présent règlement.

Article 7.

Les vendeurs remettront le produit de la vente à la caisse de l'Artillerie de Constantinople vers la fin de chaque mois (v. s.) accompagné d'un registre ad hoc avec tous les détails, mais, s'ils sont dans les Provinces, ils le déposeront contre reçu aux caissiers du Trésor, qui enverront, à leur tour, le montant de leur recettes, accompagné d'un registre détaillé, directement à l'Artillerie.

Article 8.

On ne peut pas vendre à la fois plus d'une ocque de poudre de chasse aux chasseurs et aux voyageurs; de même il est défendu de vendre plus de dix ocques de poudre de mine aux carriers, aux fabricants de chaux et à ceux qui creusent des puits, et cela même doit se faire contre garantie de leurs chefs de corporation. Ceux qui voudraient en acheter une plus grande quantité doivent s'adresser préalablement au Ministère de la Police, si c'est à Constantinople, et à l'autorité locale, si c'est dans les Provinces et après avoir obtenu un permis constatant, qu'ils en ont grand besoin et qu'il n'y a pas d'inconvenients et après avoir donné les garanties nécessaires, ils pourront acheter une plus grande quantité en exhibant le permis aux débitants, lesquels, de leur côté, sont tenus de le garder comme pièce justificative.

Article 9. 1871

La poudre en grande quantité qui sera nécessaire pour les chemins de fer, les routes ordinaires, les ports et quais sera donnée directement de la part de l'Autorité locale et la somme perçue, accompagnée d'un état, sera envoyée à la Direction de l'Artillerie.

Article 10.

Les magasins et dépôts des débitants de poudre sont placés sous la surveillance du Directeur de l'Artillerie, s'ils sont à Constantinople, et sous celle de l'Autorité locale, s'ils sont dans les Provinces

Les Autorités précitées feront souvent des visites et enquêtes ouvertement et secrètement dans les magasins et les dépôts susdits. Et si elles découvrent que les cachets et étiquettes ont été altérés, qu'il y a en d'autres fraudes, contrefaçons et altérations ou qu'il à été vendu de la poudre autre que celle du fisc et à un prix supérieur aux taux déterminé, ou enfin que les débitants ont retenu des sommes à leur débit, on leur infligera les peines prescrites par les lois en vigueur et on percevra sans retard des garants ce que les débitants reliquataires doivent au fisc pour la poudre vendue.

Article 11.

Si les débitants veulent ouvrir des succursales ailleurs, ils auront recours au Ministère de la Police à Constantinople et aux Autorités locales dans les Provinces. Les autorités accorderont le permis nécessaire après avoir constaté que l'endroit dans lequel on veut établir la succursale ne présente aucun danger ni inconvénient.

Article 12.

La poudre qui aura été vendue dans des endroits non autorisés, sera confisquée par l'Autorité et envoyée à l'Artillerie Impériale, si c'est à Constantinople, mais si c'est dans les Provinces, elle sera transportée à la poudrière, là ou il y a des forteresses, ou à un endroit qui offre les sûretés nécessaires, s'il n'y a pas de poudrière et les reçus seront envoyés à l'Administration de l'Artillerie Impériale.

Ceux qui auront donné avis qu'on vend de la poudre dans des endroits non autorisés, que ce soit des fermiers ou autres personnes recevront une récompense égale au 20% du prix réel de la poudre. Ces primes seront données à Constantinople par le Ministère de l'Artillerie et dans les Provinces par les caisses publiques.

Article 13.

Le nitre qui sera donné chaque mois aux pharmaciens et autres personnes qui en ont besoin sera reçu par l'entremise du chef des pharmaciens du Ministère de l'Artillerie et sera vendu aux pharmacies

1871 et autres endroits à raison de 8 piastres et demi l'ocque, y compris les vingt paras de droit de vente. Le montant du nitre qui sera vendu chaque mois sera versé à la Caisse de l'Artillerie. Quant à la saisie et la confiscation du nitre importé de l'étranger ou fabriqué dans l'intérieur et vendu et acheté ici et à la récompense qui sera donnée au dénonciateur, on se conformera aux règles qui régissent la poudre.

Article 14.

A la fin de chaque année, le Ministère de Finances examinera avec le Ministère de l'Artillerie les comptes de la poudre et du nitre qui seront vendus dans l'espace d'une année et les bénéfices seront portés au chapitre des allocations.

Article 15.

Excepté l'article réglementaire promulgué le 8 Chewal 1286, tous les autres articles du règlement sur la poudre sont abrogés par le présent règlement.

672.

20 mai 1871.

Règlement ottoman sur les quittances de douane (Eda Teskéressi).

(Législation ottomane par Aristarchi Bey, III. p. 390.)

Article 1.

Les quittances de douane (Eda Teskéressi) délivrés pour les produits du sol ou de l'industrie de la Turquie ou de l'étranger qui, ayant acquitté le droit de douane, doivent être transportés dans une autre partie de l'Empire, ne pourront être admises qu'au lieu de destination désigné sur ces quittances. Dans toute autre localité, ce document ne devant pas être valable, sera retenu et annulé par l'administration douanière, et la marchandise ne sera rendue qu'après l'acquittement du droit établi.

Article 2.

Dans le cas où des marchandises transportées par voie de terre ou de mer, en vertu d'une quittance, s'arrêtent aux douanes situées sur leur passage, elles devront continuer leur route jusqu'à destination, sans être introduites dans l'enceinte des villes ou des bourgs où elles s'arrêteraient.

Si les propriétaires de ces marchandises voulaient passer la nuit dans ces localités, ils pourront y entrer et faire entrer leurs chevaux, en laissant toutefois à la douane les marchandises qu'ils seront tenus

d'enlever le lendemain matin. Mais si ces marchandises devaient être 1871
introduites dans l'enceinte des villes, bourgs et villages, foires, marchés ou échelles situés sur leur parcours, les quittances qui les accompagnent seront considérées comme nulles et les marchandises ne pourront y entrer, qu'en payant le droit, conformément aux dispositions de l'article 1er.

Article 3.

A l'arrivée des marchandises au lieu indiqué sur la quittance qui les accompagne, cette dernière sera retirée par la douane, et les marchandises pourront être introduites dans la localité.

Si plus tard, ces marchandises n'ayant pu être consommées sur place, doivent être réexpédiées, en totalité ou en partie, à toute autre localité, la douane leur remettra gratuitement une quittance, suivant les formalités établies, et permettra le passage de ces marchandises.

Les dispositions des articles 1 et 2 seront également applicables à l'égard des marchandises transportées de la manière susdite d'un point de l'Empire à un autre.

Article 4.

Par exception aux dispositions qui précèdent, les quittances délivrées aux voyageurs, pour les bagages qui les accompagnent, seront toujours valables, même dans les localités autres que celles désignées sur ces documents.

673.

25/13 mai 1871.

Convention postale entre le Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie et le Prince du Monténégro. Ratifiée par le Ministre I. et R. des affaires étrangères le 29 janvier 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 123.)

Postübereinkunft vom 25/13. Mai 1871, abgeschlossen zwischen der Regierung Seiner kaiserl. und königl. Majestät und Seiner Hoheit dem Fürsten von Montenegro. Ratificirt vom k. und k. Minister des Aeussern am 29. Jänner 1873.

Le Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale et
Son Altesse le Prince du Monténégro
désirant régler le service de la correspondance entre les États respectifs, sont convenus des articles suivants:

1871

Article. 1.

Il y aura entre les bureaux de poste des parties contractantes un échange périodique et régulier de lettres, d'échantillons de marchandises et d'imprimés de toute nature, ainsi que d'articles de messagerie, originaires des pays respectifs, ou provenant des pays auxquels les bureaux de poste de la Monarchie Austro-Hongroise servent ou pourraient servir d'intermédiaire.

Article 2.

Cet échange s'effectuera au moyen d'un service entre Cattaro et Cettigné, qui sera établi et entretenu par les soins de l'Administration des Postes du Monténégro.

Chaque Administration supportera les frais du transport proportionnellement à la distance parcourue sur son propre territoire.

Article 3.

Seront considérés comme objets de la poste aux lettres:

les lettres sans valeur déclarée,

les échantillons de marchandises,

les journaux et les imprimés de toute nature,

les mandats de poste.

Le poids des lettres, des échantillons et des imprimés ne devra pas excéder quinze loth.

Sont compris dans les articles de messagerie:

les lettres avec valeur déclarée,

les groups d'argent, les paquets (colis) avec ou sans déclaration de valeur, les envois contre remboursement (Nachnahme).

Le poids d'un article de messagerie ne devra pas excéder dix livres (cinq kilogrammes).

Article 4.

L'affranchissement des lettres ordinaires, c'est-à-dire non recommandées et sans valeur déclarée, qui seront expédiées de l'un des deux pays à destination de l'autre, est facultatif.

Les envoyeurs pourront à leur choix en payer le port d'avance jusqu'à destination, ou le laisser à la charge des destinataires.

Article 5.

Le port à percevoir pour les lettres originaires de la Monarchie Austro-Hongroise à destination du Monténégro et vice versa sere fixé savoir:

à sept kreuzer monnaie autrich. pour chaque lettre simple affranchie, et

à quatorze kreuzer monnaie autrich. pour chaque lettre simple non affranchie.

Article 6. 1871

Par exception aux dispositions de l'article précédent, la taxe simple des lettres originaires du district de Cattaro à destination du Monténégro et vice versa, sera réduite:

à cinq kreuzer monnaie autrich. en cas d'affranchissement et

à dix kreuzer en cas de non-affranchissement.

Article 7.

Seront considérées comme lettres simples celles dont le poids n'excède pas un loth.

De loth à loth sera ajouté un port simple en sus.

Article 8.

Le port à percevoir pour les correspondances en vertu de l'article 5, sera partagé dans la proportion de cinq septièmes ($^5/_7$) au profit de la Monarchie Austro-Hongroise et deux septièmes ($^2/_7$) au profit du Monténégro

Le produit des taxes à percevoir pour les correspondances mentionnées à l'article 6, restera entièrement au profit de l'Administration par laquelle les taxes auront été perçues.

Article 9.

Des lettres recommandées pourront être expédiées de l'un des deux pays pour l'autre et autant que possible à destination des pays auxquels les bureaux de poste de la Monarchie Austro-Hongroise servent d'intermédiaire.

Le port des lettres recommandées devra toujours être acquitté d'avance jusqu'à destination.

Toute lettre recommandée, adressée de l'un des deux pays dans l'autre, supportera au départ en sus de la taxe applicable à une lettre ordinaire affranchie du même poids un droit fixe de dix kreuzer.

Ce droit fixe demeurera acquis à l'office expéditeur.

Les échantillons de marchandises et les imprimés de toute nature recommandés, adressés de l'un des deux pays dans l'autre, supporteront en sus de la taxe modérée fixée par l'article 13 le droit fixe susdit, et seront à tout autre point traités comme lettres recommandées.

Les lettres recommandées ne devront porter aucune déclaration de valeur.

Article 10.

L'envoyeur de tout objet recommandé pourra demander au moment du dépôt de l'objet, qu'il lui soit donné avis de sa réception par le destinataire.

1871 Dans ce cas il payera d'avance pour le port de l'avis une taxe uniforme de dix kreuzer.

Cette taxe demeurera acquise à l'office expéditeur.

Article 11.

Les feuilles de réclamation adressées sur la demande des envoyeurs de l'un des deux pays dans l'autre, devront être affranchies moyennant le payement d'une taxe de dix kreuzer, si l'envoyeur n'a pas payé un avis de réception.

Cette taxe demeurera acquise à l'Administration par laquelle elle aura été perçue.

Cependant, si la réclamation aura été produite par une faute de la poste, le réclament pourra demander le remboursement de la taxe susdite.

Article 12.

Dans le cas, où quelque objet recommandé, expédié de l'un des deux pays pour l'autre, se perdrait par la faute d'un employé de la poste, celle des Administrations, sur le territoire de laquelle la perte aura eu lieu, payera à l'envoyeur une indemnité de vingt florins valeur autrichienne dans le délai de deux mois à partir du jour de la réclamation.

Le droit de réclamer expire après six mois à dater du jour de la remise de la lettre.

Passé ce terme, le réclamant n'aura droit à aucune indemnité.

Article 13.

Les échantillons de marchandises et les épreuves d'imprimerie portant des corrections typographiques ainsi que les manuscrits joints à ces épreuves et s'y rapportant, les journaux, gazettes, ouvrages périodiques, livres brochés ou reliés, brochures, papiers de musique, catalogues, prospectus, annonces, prix-courants etc., imprimés, lithographiés ou métallographiés, expédiés de l'un des deux pays dans l'autre, seront affranchis jusqu'à destination moyennant le payement d'une taxe de deux kreuzer par $2^1/_2$ loth ou fraction de ce poids.

Article 14.

La taxe de 2 kreuzer prévue pour les échantillons, imprimés etc. demeurera acquise entièrement au profit de l'Administration par laquelle elle aura été perçue, si les envois sont expédiés du district de Cattaro à destination du Monténégro ou vice serva.

La même taxe sera partagée dans la proportion de trois cinquièmes ($^3/_5$) au profit de la Monarchie Austro-Hongroise et de deux cinquièmes ($^2/_5$) au profit du Monténégro, si les envois sont

originaires ou à destination des autres districts de la Monarchie 1871
Austro-Hongroise.

Article 15.

Les échantillons de marchandises ne pourront être expédiés que sous les conditions requises par les lois de douane de chaque pays.

Ils devront n'avoir aucune valeur vénale, être placés sous bande, ou de manière à ne laisser aucun doute sur leur nature; ils ne devront porter d'autre écriture à la main que l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix.

Les épreuves d'imprimerie corrigées et les manuscrits qui s'y trouveront joints, devront également être placés sous bande et ne pourront contenir aucune lettre ou note ayant le caractère d'une correspondance ou pouvant en tenir lieu.

Les journaux et imprimés de toute nature devront également être mis sous bande et ne porter aucune écriture, chiffre ou signe quelconque à la main si ce n'est l'adresse du destinataire, la signature de l'envoyeur et la date.

Les échantillons de marchandises, les épreuves et les imprimés de toute nature qui ne réuniraient pas les conditions ci-dessus exprimées, ou dont le port serait laissé à la charge des destinataires, seront considérés comme lettres et traités en conséquence.

Article 16.

L'envoyeur de toute lettre recommandée, expédiée de l'un des deux pays dans l'autre, pourra demander au moment du dépôt de la lettre, qu'elle soit remise au destinataire par un exprès aussitôt après son arrivée, à la condition toutefois, que la lettre soit destinée pour un lieu où se trouve un bureau de poste; dans ce cas il payera d'avance pour la remise par exprès une taxe fixe de quinze kreuzer, laquelle sera acquise entièrement au bureau de destination.

Article 17.

Les bureaux de poste du Monténégro pourront livrer au bureau de poste de Cattaro à découvert des correspondances à destination des pays étrangers auxquels les bureaux de poste de la Monarchie Austro-Hongroise servent d'intermédiaire, et ils recevront par le susdit bureau les correspondances originaires de ces pays et à destination du Monténégro.

L'Administration de Poste du Monténégro payera aux Administration des Postes de la Monarchie Austro-Hongroise pour les correspondances à destination ou originaires des pays étrangers les

1871 taxes fixées par les Conventions respectives en vigueur, ou à conclure dans l'avenir.

Les Administrations des Postes de la Monarchie Austro-Hongroise payeront à l'Administration des Postes du Monténégro pour les correspondances affranchies originaires des pays étrangers à destination du Monténégro et pour les correspondances non affranchies originaires du Monténégro à destination des pays étrangers les mêmes sommes que pour les correspondances échangées entre la Monarchie Austro-Hongroise et le Monténégro.

L'affranchissement facultatif ou obligatoire jusqu'à destination ou jusqu'à une certaine limite des correspondances mentionnées dans le présent article, les conditions que devront remplir les échantillons de marchandises et les imprimés pour jouir de la taxe modérée, les conditions du chargement des lettres etc. dépendront des stipulations des dites Conventions postales.

Article 18.

L'affranchissement des correspondances de toute nature pourra s'effectuer au moyen des timbres-poste respectifs.

Lorsque le montant des timbres-poste dont une lettre est revêtue sera inférieur à la taxe établie pour en opérer l'affranchissement, cette lettre devra être considérée comme non affranchie et traitée en conséquence sous déduction de la valeur des timbres-poste insuffisamment employés.

Les objets sous bande, admis au bénéfice d'une modération de taxe moyennant affranchissement obligatoire, seront en cas d'affranchissement insuffisant taxés comme lettres non affranchies sauf déduction du prix des timbres-poste y appliqués.

Article 19.

Les correspondances de toute nature mal adressées ou mal dirigées seront sans aucun délai renvoyées pour le prix auquel l'office envoyeur les aura livrées en compte à l'autre office.

Les correspondances, qui pour une raison quelconque ne pourront pas être remises aux destinataires, devront être renvoyées de part et d'autre.

Celles qui auront été livrées affranchies, seront renvoyées sans taxe ni décompte; celles qui auront été livrées en compte, seront rendues pour le prix pour lequel elles auront été originairement comptées par l'office envoyeur.

Article 20.

Les correspondances internationales réexpédiées par suite du changement de résidence les destinataires ne devront pas, à raison de cette réexpédition, être soumises à une taxe supplémentaire.

Cependant, si le changement de résidence amenait une augmentation du port, le destinataire sera tenu à payer une taxe supplémentaire, complétant le port, que l'expéditeur ou le destinataire aurait dû payer, si la lettre avait été originairement adressée au nouveau lieu de destination. 1871

Les correspondances recommandées en cas de réexpédition seront traitées comme telles, sans être soumises à un nouveau droit de chargement.

Article 21.

La correspondance exclusivement relative aux différents services publics adressée de l'un des deux pays dans l'autre, et dont la circulation en franchise aura été autorisée sur le territoire du pays auquel appartient l'autorité ou le fonctionnaire de qui émane cette correspondance, sera transmise exempte de tout prix de port.

Si l'autorité ou le fonctionnaire à qui elle est adressée, jouit pareillement de la franchise, elle sera délivrée sans taxe; dans le cas contraire cette correspondance ne sera passible que de la taxe territoriale du pays de destination.

Article 22.

Les Administrations des Postes des parties contractantes s'entendront sur un service international des mandats de poste d'après les bases suivantes:

Le maximum d'un mandat de poste sera fixé à soixante-quinze (75) ou cent (100) florins, valeur autrich.

La taxe ne devra être plus élevée que vingt (20) Kreuzer pour les mandats jusqu'à la moitié du maximum et quarante (40) Kreuzer pour les mandats excédant la moitié du maximum.

Les Administrations contractantes garantiront au public les sommes versées.

La taxe sera toujours acquittée d'avance par l'expéditeur. Elle sera partagée à moitié entre les Administrations contractantes.

Article 23.

Les bureaux de poste des Administrations contractantes accepteront et effectueront réciproquement des abonnements aux journaux publiés soit dans leurs propres pays, soit à l'étranger, et ils se chargeront aussi de l'expédition de ces journaux.

La taxe que les Administrations contractantes percevront pour effectuer l'abonnement et l'expédition des journaux qui paraissent dans leurs pays respectifs, sera de vingt-cinq pour cent du prix net du journal, abstraction faite des droits de finance, et sera partagée entre les Administrations contractantes dans la proportion de quinze

1871 pour cent au profit de la Monarchie Austro-Hongroise, et de dix pour cent au profit du Monténégro.

Le bureau de poste de Cattaro livrera au bureau de poste de Cettigné les journaux publiés à l'étranger pour le prix que les abonnés dans la Monarchie Austro-Hongroise doivent payer, lorsqu'ils reçoivent ces journaux au moyen de la poste.

Article 24.

L'affranchissement des articles de messagerie expédiés de l'un des deux pays à destination de l'autre est facultatif.

Les envoyeurs pourront à leur choix en payer le port d'avance jusqu'à destination ou jusqu'à la frontière, ou ils pourront le laisser entièrement à la charge des destinataires.

Les taxes seront perçues d'après les tarifs en vigueur dans le pays d'origine et le pays de destination.

Article 25.

L'envoyeur de tout article de messagerie pourra demander au moment du dépôt de l'objet, qu'il lui soit donné avis de sa réception par le destinataire.

Dans ce cas il payera d'avance pour le port de l'avis la taxe comme pour les lettres établie par l'article 10; cette taxe demeurera acquise à l'office expéditeur.

Article 26.

La lettre de voiture qui accompagnera les articles de messagerie, sera exempte de toute taxe supplémentaire, pourvu qu'elle n'excède pas le poids d'un loth; en cas contraire elle sera taxée comme lettre ordinaire (articles 5 et 6).

Article 27.

Quand plusieurs colis seront accompagnés d'une seule lettre de voiture, les taxes seront néanmoins perçues séparément pour chaque colis.

Article 28.

Les articles de messagerie renvoyés au lieu d'origine pour une raison quelconque et les articles réexpédiés par suite du changement de résidence des destinataires seront soumis à une nouvelle taxe comme s'ils avaient été de nouveau mis à la poste.

Article 29.

Les articles de messagerie que les autorités et les fonctionnaires désignés à l'article 21 échangeront entre eux, seront expédiés exempts du port.

1871

Article 30.

Il sera permis de faire suivre sur les articles de messagerie et les lettres, des remboursements dont le maximum sera fixé à soixante-quinze (75) ou à cent (100) florins valeur autrich.

Il sera permis de faire suivre des remboursements d'une somme plus élevée lorsqu'ils ont pour objet des frais de transport et des déboursés grévant les envois.

L'expéditeur ne peut pas exiger le payement du montant d'un remboursement avant que l'office postal du lieu de destination n'ait donné avis que le destinataire a retiré l'envoi.

Les envois contre remboursement sont soumis à la taxe de messagerie. Il est en outre prélevé pour le remboursement un droit dont la porportion sera fixée par l'Administration postale du pays de consignation.

Ce droit revient à l'Administration dont l'office de poste fait suivre le remboursement.

Si un envoi chargé de remboursement n'est pas retiré et payé dans le terme de 14 jours à dater du jour de l'arrivée à destination, l'envoi doit immédiatement à l'expiration de ce terme être retourné à l'office postale d'origine.

Cette disposition s'applique également aux envois contre remboursement portant l'indication „poste restante".

Les Administrations des Postes contractantes s'entendront sur le terme à partir duquel elles mettront en vigueur les dispositions précédentes.

Article 31.

L'expéditeur d'un article de messagerie aura la faculté de déclarer la valeur du contenu pour laquelle il sera garanti en cas de perte ou d'avarie de l'objet.

En cas de perte ou d'avarie d'un article de messagerie l'indemnité sera payée en raison de la valeur déclarée, à moins que l'Administration ne fournisse la preuve, que la valeur déclarée est supérieure à la valeur réelle de l'article.

Dans ce cas l'Administration n'est tenue qu'au remboursement de celle-ci.

Lorsque l'expéditeur n'aura pas fait de déclaration de valeur, il n'aura droit qu'à une indemnité correspondant à la perte réelle ou à l'avarie réelle, laquelle indemnité ne pourra dépasser un florin et 50 kreuzer valeur autrich. par une livre ou par toute fraction de ce poids.

En règle générale l'indemnité est payée à l'expéditeur de l'objet. Toutefois elle pourra être acquittée entre les mains du destinataire,

1871 si l'expéditeur le demande expressément ou si celui-ci est inconnu ou introuvable.

Article 32.

Les Administrations ne sont ni responsables ni tenues au remboursement des pertes ou des avaries résultant d'un cas de guerre, d'un vice propre à la chose ou de la faute de l'expéditeur.

Elles ne le sont non plus des dommages indirects et des bénéfices non réalisés.

Les Administratios n'assument aucune responsabilité, dans les cas suivants:

1° Si les avaries n'ont pas été constatées dès l'arrivée des objets et avant leur acceptation par le destinataire.

2° Si l'emballage ne porte aucune trace extérieure de bris ou de mouillure.

3° Si lorsqu'il s'agit d'un paquet déclaré à la valeur ou d'une lettre contenant de l'argent, le poids de l'objet à son arrivée au lieu de destination est trouvé conforme à celui constaté par le bureau expéditeur.

Article 33.

Les Administrations ne sont pas responsables des retards qui pourraient survenir, soit dans le transport, soit dans la remise des objets.

Article 34.

Un délai de six mois à partir de la date du dépôt de l'objet est accordé à l'expéditeur pour faire valoir ses droits à une indemnité; passé ce terme, le réclamant n'aura droit à aucune indemnité.

Article 35.

La responsabilité des pertes et des avaries commencera pour chaque Administration au moment de la remise réciproque des objets faite suivant les règlements respectifs.

Lorsqu'une perte ou une avarie se produira sur un parcours étranger, les Administrations de Postes de la Monarchie Austro-Hongroise feront valoir auprès de l'Administration étrangère la réclamation de l'expéditeur à une indemnité avec le même intérêt, que s'il s'agissait de leurs propres envois et conformément aux dispositions des conventions en vigueur avec l'Administration étrangère respective.

Article 36.

Les articles de messagerie échangés en transit par la Monarchie Austro-Hongroise entre le Monténégro et les pays étrangers, seront

soumis quant au parcours du territoire monténégrin aux mêmes 1871
tarifs que les objets originaires ou à destination de la Monarchie Austro-Hongroise.

Quant au parcours à partir de la frontière du Monténégro jusqu'à destination et vice versa, ces objets seront soumis aux taxes et règlements en vigueur entre la Monarchie Austro-Hongroise et les pays étrangers respectifs.

Article 37.

Les Administrations contractantes dresseront chaque mois les comptes résultant de la transmission des correspondances et des articles de messagerié qu'elles se livreront réciproquement en vertu des dispositions des présentes stipulations.

Les comptes auront pour base les feuilles d'avis et les factures de messagerie des envois effectués pendant la période mensuelle à laquelle elles se rapportent.

Le solde sera payé à l'expiration de chaque trimestre sur la base d'un compte général, qui sera dressé aux soins du bureau de la Comptabilité postale auprès du Ministère I. R. du Commerce à Vienne.

Le payement aura lieu en monnaie sonnante, valeur autrichienne (argent), ou en lettres de change pour la somme entière dans la dite monnaie. et le solde sera remis à l'office postal à Cattaro respectivement à Cettigne selon que l'une ou l'autre des Administrations sera reconnue redevable envers l'autre.

Le payement devra être effectué dans les trois mois qui suivront le trimestre auquel le compte général se rapportera.

Le résultat des différences relevées sur les comptes d'un trimestre sera porté dans le compte du trimestre suivant.

Article 38.

Les Administrations contractantes arrêteront par un arrangement spécial la forme des comptes et toute autre mesure de détail et d'ordre nécessaire pour assurer l'exacte exécution des présentes stipulations.

Article 39.

Les présentes stipulations après être ratifiées entreront en vigueur le premier septembre / vingt août 1871.

Elles resteront obligatoires d'année en année jusqu'à ce que l'un des parties contractantes ait annoncé à l'autre — mais un an à l'avance — son intention d'en faire cesser les effets.

Pendant cette dernière année les présentes stipulations continueront d'avoir leur exécution pleine et entière, sans préjudice de

1871 la liquidation et du solde des comptes entre les Administrations contractantes après l'expiration du dit terme.

Fait en double expédition à Zara le $\frac{\text{vingtcinq (25)}}{\text{treize (13)}}$ Mai 1871.

Adolphe Chevalier *de Lama* m. p.,

Conseiller supérieur et Directeur des postes i. r. en Dalmatie. comme représentant du Gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale.

Jean *Sundečić* m. p.,

Secrétaire particulier de S. A. le Prince du Monténégro comme représentant du Gouvernement Monténégrin.

674.

27 mai 1871.

Déclaration ministérielle entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard de l'application aux personnes appartenant à l'état militaire de la convention d'extradition en date du 27 février 1869. Échangée contre la déclaration ci-dessous d'Italie.

(Trattati e convenzioni IV, 187.)

Le Gouvernement Royal d'Italie et le Gouvernement Impérial et Royal de la Monarchie austro-hongroise, désirant écarter tous les doutes qui pourraient s'élever sur l'interprétation à donner aux dispositions de la Convention d'extradition en date du 27 février 1869, concernant leur application aux personnes appartenant à l'état militaire, sont tombés d'accord de déclarer formellement que l'extradition pour les crimes mentionnés dans l'article 2 de la dite Convention sera accordée même lorsque ces crimes auraient été commis par des militaires, et qu'ils seraient justiciables d'après les lois pénales militaires.

En foi de quoi, le soussigné Ministre des Affaires Etrangères de S. M. le Roi d'Italie a muni de sa signature la présente Déclaration, qui sera échangée contre une Déclaration analogue du Chancelier de l'Empire, Ministre de la Maison Impériale et des Affaires Etrangères de S. M. Apostolique, et y a fait apposer le sceau du Ministère Royal des Affaires Étrangères.

Fait à Florence, le 15 mai 1871.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*

675.

1871

11 juin 1871.

Circulaire du ministère I. et R. des affaires étrangères concernant les taxes de passeports à payer pour la France.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Circular ddo. 11. Juni 1871, betreffend Vidirungstaxen für Pässe zum Eintritte nach Frankreich.

Die französische Regierung hat die Anordnung getroffen, dass künftighin kein Reisender, er sei Franzose oder Ausländer, das französische Gebiet betreten darf, ohne mit einem regelmässigen Reisedocumente versehen zu sein, welches überdies das Visa einer französischen Mission oder eines französischen Consulates erhalten muss.

Für die Beisetzung des Visa auf Pässen von Ausländern werden die französischen Missionen und Consulate die Gebühr von zehn (10) Franken einheben, wobei jedoch folgende Erleichterungen eintreten werden:

1. Unbemittelten Personen ist das Passvisa unentgeltlich zu ertheilen.

2. Für die Vidirung von Arbeitsbüchern ist nur ein Viertel der obigen Taxe zu entrichten.

3. Für Personen, welche ohne geradezu mittellos zu sein, doch nicht im Stande sind, die ganze Taxe zu bezahlen, kann die zu entrichtende Gebühr auf die Hälfte und selbst auf ein Viertel des tarifmässigen Betrages herabgemindert werden.

Durch diese neue Anordnung ist das im Jahre 1866 mit der französischen Regierung getroffene Uebereinkommen, wonach beiderseits der Visazwang und die Visataxe aufgehoben wurde, ausser Kraft gesetzt.

Die sämmtlichen k. und k. Vertretungsbehörden werden daher mit Bezugnahme auf die h. o. Circularweisung vom 31. August 1866, Z. 9903-K., hiermit angewiesen, als Reciprocitätsmassregel den französischen Nationalen, welche darum einschreiten, das Passvisa zur Reise nach der österreichisch-ungarischen Monarchie zu ertheilen, und dafür die Gebühr von zehn (10) Franken oder vier (4) Gulden ö. W. in Silber einzuheben.

Für die Vidirung von Arbeitsbüchern ist nur ein Viertel der Gebühr mit $2^1/_2$ Franken oder einem Gulden ö. W. in Silber einzuheben, und es werden die k. und k. Vertretungsbehörden zugleich ermächtigt, in der gleichen Weise, wie es den französischen Kanzleien vorgeschrieben ist, minderbemittelten Personen die Entrichtung der Visagebühr je nach Umständen zur Hälfte, bis zu einem Viertel oder auch gänzlich nachzusehen.

1871 Von den eingehobenen Gebühren sind die nach dem Consular-Gebührentarife mit 30 Kreuzer C. M. oder 52½ Kreuzer ö. W. bemessenen einfachen Taxen von jedem Visa als Consularproventen zu behandeln; die zufolge des höheren Ansatzes der Reciprocitätstaxe sich ergebenden Ueberschüsse dagegen sind in derselben Weise wie es mit den noch bestehenden Taxen für die Vidirung russischer und türkischer Pässe geschieht, nach Vorschrift des h. ä. Circulares vom 31. Jänner 1866, Z. 1064-J. mittelst der hierzu bestimmten besonderen Verzeichnisse zu verrechnen, und zu Unterstützungen armer österreichisch-ungarischer Staatsangehöriger, sowie zur Bestreitung der vom Ministerium genehmigten Beiträge für Kirchen, Schulen und Wohlthätigkeitsanstalten zu verwenden.

Mit der Wiedereinführung des Passvisa für französische Nationale, wird übrigens die allgemein abgeschaffte Passrevision an den Grenzen der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht wieder hergestellt.

Eine analoge Weisung ergeht unter gleichem Datum und Nummer auch an die k. und k. Missionen.

Wien, den 11. Juni 1871.

Für den Minister des Aeussern:
Biegeleben m. p.

Le chef du Pouvoir exécutif de la République Française, président du Conseil des Ministres sur la proposition du Ministre des affaires étrangères.

Arrête:

Article 1.

Est abrogé le décret du 30 juin 1866 aux termes duquel les voyageurs français, ainsi que les sujets de celles de Puissances, qui accorderaient la réciprocité sont exemptés des taxes de passeports inscrites aux tarifs des Chancelleries diplomatiques et Consulaires.

Article 2.

Le Ministre des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent Arrêté.

Fait à Versailles, le 27 avril 1871.

A. *Thiers* m. p.

Le Ministre des affaires étrangères:
Jules *Favre* m. p.

676.

1871

14 juin 1871.

Convention passée entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et Son Altesse le Prince du Monténégro concernant la fourniture de sel de cuisine des dépôts en Dalmatie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Convenzione stipulata tra il Governo di Sua Maestà I. R. Apostolica e Sua Altezza il Principe di Montenero referibilmente alla fornitura di sale di cucina dagl' ii. rr. depositi in Dalmazia al Governo Montenerino.

Avendo Sua Altezza il Principe di Montenero espresso il desiderio che venisse provveduto del sale occorrente per i bisogni dei propri sudditi, ed avendo il Governo di Sua Maestà I. R. Apostolica, aderito a tale richiesta, vennero destinati per la stipulazione della relativa convenzione,

da parte del Governo di Sua Maestà I. R. Apostolica:

il Signor Giorgio Barone Plenker, I. R. Consigliere Intendente di Finanza, e

da parte di Sua Altezza il Principe di Montenero:

il Signor Giorgio Mattanović, Voivoda e Senatore,

i quali addivennero ai seguenti patti:

Io.

L'i. r. Governo austriaco terrà annualmente a disposizione del Governo di Sua Altezza il Principe di Montenero nei magazzini erariali a Cattaro e Risano una quantità di centinaja quindici mila (15.000) peso di Vienna di sale bianco di Stagno.

La scorta da ritirarsi durante un trimestre presso tutt'e due i magazzini di regola non eccederà nella stagione buona centinaja 4500, e centinaja 1500 nella stagione invernale decembre, gennaio e febbrajo. Se però il Governo Montenerino vorrà ritirare da uno od altro dei due magazzini una quantità maggiore, o se vuol nei tre trimestri della buona stagione ritirare tutta la quantità fissata per un'anno lo potrà fare, dandone avviso almeno un mese prima all'I. R. Autorità di strittuale di Finanza in Ragusa, della quantità da ripartirsi fra i singoli magazzini od i singoli mesi.

S'intende che tanto nel primo quanto nel secondo caso l'intiera quantità di sale non dovrà mai eccedere il limite di centinaja 15.000.

IIo.

Il prezzo del sale si stabilisce per ogni centinajo di Vienna con soldi ottanta (80) v. a., in moneta erosa d'argento, in pronti contanti, da pagarsi prima del ritero dello stesso.

1871 S'intende il prezzo franco di spese nel luogo dei suddetti depositi.

III°.

La consegna del sale seguirà tre volte la settimana, e precisamente nei giorni di mercato, nel modo qui appresso indicato.

Le carovane montenerine che accedono a Cattaro e Risano verranno accompagnate da un funzionario od incaricato del Governo Montenerino, il quale dopo aver legittimato il suo carattere ufficioso mediante esibizione d'un certificato presenta una dichiarazione in iscritto sulla quantità del sale che si vorrebbe ritirare, e deposita immediatemente l'importo corrispondente alla detta quantità.

L'i. r. Deposito sali poi consegna entro i limiti della quantità indicata dalla dichiarazione ai sudditi montenerini che comprovano essere autorizzato pel ritiro, con bolletta stampata, quella precisa quantità che dalla licenza viene portata.

Il Governo Montenerino parteciperà direttamente all'i. r. Autorità distrittuale di Finanza in Ragusa in quale forma le dette bollette verranno approntate.

Esausta poi la quantità di sopra stabilità (articolo I°) per gl'ii. rr. Depositi in Cattaro e Risano, non potrà seguire nessuna ulteriore fornitura di sale a prezzi di favore.

IV°.

Il trasporto del sale ceduto dovrà seguire immediatamente dall'i. r. Ufficio di vendita per la strada più breve insino al confine.

Mentre l'i. r. Governo austriaco si riserba di attivare per la sorveglianza della sortita del sale tutte le misure che crederà opportune, il Governo di Sua Altezza il Principe di Montenero promette di proibire severamente e impedire coi mezzi che stanno in suo potere la clandestina reintroduzione nel territorio austriaco del sale in parola.

V°.

Onde garantire il Governo di Sua Altezza il Principe di Montenero della buona qualità del sale da somministrarsi, verranno depositati dei campioni sotto suggello d'ufficio delle due parti contraenti tanto presso gl'ii. rr. Uffici di vendita a Cattaro ed a Risano, quanto presso l'i. r. Autorità distrettuale di Finanza a Ragusa e presso il Governo in Cettinje, e devono le scorte del sale da somministrarsi sempre esattamente corrispondere al campione. Su differenze deciderà l'i. r. Autorità provinciale di Finanza in Zara.

VI°.

La presente convenzione avrà forza per tre anni, incominciando ad aver vigore trenta giorni dopo la ratificazione. Se però un'anno

prima dell' espiro della convenzione non venisse proferta formale dis- 1871
detta da una od altra delle parti contraenti, la si riterrà tacitamente rinnovata per un ulteriore anno, e così di seguito, salva sempre la disdetta un' anno primo dell' espiro.

Articolo addizionale.

Avuto riguardo all' attuale tenuità delle proprie scorte del sale bianco di Stagno, l' i. r. Governo austriaco non può somministrare nel corrente anno 1871, se non la quantità di sole centinaja quattromila (4000), riserbandosi di completare la quantità stabilita nell' articolo I° nell' anno p. v. 1872.

In generale però l' i. r. Governo non assume alcuna garanzia se per causa di forza maggiore la produzione delle saline di Stagno restasse sotto l' ordinario, a segno, che avuto riguardo anche al proprio bisogno non sarebbe possibile di fornire tutta la quantità di centinaja 15.000. In tale caso l' i. r. Governo somministrerà soltanto quella quantità di sali di cui potrà disporre, e si riserba di partecipare al Governo Montenerino simili straordinarie emergenze, e l'eventuale riduzione della scorta a tempo, onde questo possa provvedersi altrove.

Zara, li 14 guigno 1871.

Giorgio *Plenker* m. p.,
I. R. Consigliere Intendente di Finanza.

Giorgio *Mattanović* m. p.,
Voivoda e Senatore.

Vu et approuvé.

Le Prince du Monténégro :

Nikita m. p.

Vu et approuvé.

Gastein, le 14 août 1871.

Le Chancelier de l'Empire, Ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères

Beust m. p.

1871

677.

18 juin 1871.

Ordonnance du Ministère I. R. de l'Intérieur concernant le non-remboursement des frais de traitement dans les hospices austro-hongrois d'enfants trouvés italiens.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des k. k. Ministeriums des Innern v. 18. Juni 1871, Z. 4918, an alle Landeschefs, betreffend die Weigerung der k. ital. Regierung, die in den Findelanstalten für Findlinge ital. Staatsangehörigkeit anlaufenden Kosten zu vergüten.

I. Erlass an alle Landeschefs.

Es ist im Laufe der letzteren Jahre mehrseitig durch die Vermittlung der k u. k. diplomatischen Behörden an die k. italienische Regierung der Anspruch auf den Ersatz von Verpflegskosten gestellt worden, welche in österreichischen Findelanstalten für Findlinge italienischer Staatsbürgerschaft erlaufen sind.

Laut Mittheilung des k. u. k. Ministeriums des Aeussern vom 11. April 1871, Z. 4071, verweigert jedoch die k. italienische Regierung die Vergütung der fraglichen Kosten, nachdem in Italien kein Gesetz besteht, nach welchem die Gemeinden zum Ersatze dieser Kosten verhalten werden könnten und weil man in Italien bis jetzt demselben Systeme folge, welches vordem auch in dem lombardisch-venetianischen Königreiche bestand, gemäss welchem ein Ersatz von Verpflegskosten dieser Art nicht Platz zu greifen hatte.

Die k. italienische Regierung macht hiebei geltend, dass gar keine Aussicht vorhanden sei, dass das Parlament jemals ein diessbezüglich etwa einzubringendes Gesetz, betreffend die Vergütung von Findlingsverpflegskosten, annehme und dadurch die ohnehin zahlreichen Lasten der Gemeinden vermehre, und macht daher den Vorschlag, dass das bisher zwischen Oesterreich und Italien bestandene System der reciproken unentgeltlichen Verpflegung der beiderseitigen Findlinge fortan beibehalten werde, zumal von ihrer Seite sich immer enthalten worden sei, aus diesem Titel einen Ersatzanspruch zu stellen, wiewohl die Zahl der Findlinge österreichischer Abkunft in den italienischen Anstalten, namentlich in jener zu Verona eine grosse sei.

In der Erwägung dieser Verhältnisse, in der weiteren Erwägung, dass ohnehin ein Uebereinkommen mit der italienischen Regierung, wodurch der gegenseitige Ersatz der Findelverpflegskosten zugesichert, folglich den Landesfonden die Leistung dieses Ersatzes auferlegt würde, nicht ohne Zustimmung des Reichsrathes zu Stande

kommen könnte (§. 11 lit. a des Ges. v. 21. December 1867, R.-G.-B. 1871
Nr. 141), endlich in der Erwägung, dass es sich nach der Intention der italienischen Regierung nicht um die Schaffung eines neuen, sondern nur um den Fortbestand des bisherigen Reciprocitätsverhältnisses handelt, kann ich mich nur damit einverstanden erklären, und es wird sonach hinsichtlich der in österr. Findelanstalten verpflegten Kinder ital. Nationalität, die für den Fall, wenn der Verpflegskosten-Ersatz aus was immer für einem Grunde nicht hereingebracht werden kann, im §. 8. des Gesetzes v. 29. Februar 1868 R.-G.-B. Nr. 15 enthaltene Bestimmung in Anwendung zu kommen haben.

Dadurch wird übrigens die nicht hiehergehörige Frage der Verpflichtung öffentlicher Findelanstalten zur Aufnahme und Verpflegung auswärtiger Findlinge nicht berührt.

Ich beehre mich, E. hievon zur eigenen Kenntnissnahme und Darnachachtung, sowie zur Verständigung des Landesausschusses die Mittheilung zu machen.

678.

5 juillet 1871.

Protocole au sujet des titres portés par S. M. Impériale et Royale Apostolique; dressé à Galatz.

(Arch. dipl. 1875, II, pag. 75.)

Pour l'Allemagne, M. de Radowitz; pour l'Autriche-Hongrie, M. le baron de Pottenburg; pour la France, M. le baron d'Avril; pour la Grande-Bretagne, M. Stokes; pour l'Italie, M. le chevalier Berio; pour la Turquie, Ismaïl-Bey.

Les plénipotentiaires soussignés ayant été informés que, depuis la conclusion de la convention du 30 avril 1868, S. M. I. et R. A. a déterminé, par résolution du 14 novembre 1868, d'apporter des modifications tant aux titres portés par Sa Majesté elle-même qu'à la dénomination de l'ensemble des États réunis sous son sceptre,

Et ces modifications ayant été portées à la connaissance de tous les gouvernements,

Ils se sont réunis, sur l'invitation de M. le baron de Pottenburg, afin de constater que, de la part de leurs gouvernements respectifs, il n'y a point d'objection à ce que dans le texte de ladite convention, destinée à la publication en Autriche-Hongrie, ainsi que dans l'instrument de ratification du gouvernement de S. M. I. et R. A., les modifications suivantes soient introduites:

1° Que dans le préambule, aux deux endroits où S. M. I. et R. A. est nommée comme partie contractante (page 1, ligne 1), et comme

1871 mandant (page 2, ligne 23), les paroles: S. M l'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, etc., etc., seront remplacées par: S. M. l'empereur d'Autriche, roi de Bohême, etc., etc., et roi apostolique de Hongrie.

2° Que dans le 1er article, 2me ligne, au titre d'empereur d'Autriche, roi de Hongrie et de Bohême, sera substitué la formule: empereur d'Autriche, roi apostolique de Hongrie;

3° Que dans les protocoles Nos 1 et 2, aux endroits où M. de Kremer est nommé comme „présent pour l'Autriche" (2me ligne des deux protocoles), et comme „plénipotentiaire de l'Autriche" (8me ligne du protocole N° 1), le terme „Autriche" sera changé en Autriche-Hongrie.

Il est entendu que les modifications ci-dessus spécifiées, ne se rapportant qu'à la forme du document, ne peuvent en rien altérer la substance ou l'effet de la susdite convention.

Après quoi, les plénipotentiaires ont apposé leur signature et le sceau de leurs armes au présent protocole, qui aura à demeurer déposé aux archives de la commission européenne du Danube.

Fait a Galatz, le 24 avril et le 5 juillet 1871.

(L. S.) Signé: *Radowitz.* (L. S.) Signé: *Pottenbury.*
(L. S.) Signé: *A. d'Avril.* (L. S.) Signé: *J. Stokes.*
(L. S.) Signé: *B. Berio.* (L. S.) Signé: *Ismaïl.*

679.

5 juillet 1871.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la grande Société des télégraphes du Nord à la convention télégraphique internationale.

(T. V. B. 1871, Nr. 17.)

Beitritt der grossen nordischen Telegraphengesellschaft zum internationalen Telegraphenvertrage.

Die grosse nordische Telegraphengesellschaft ist mit ihren Untersee-Linien: Dänemark-Russland, Dänemark-England und Dänemark-Norwegen, dann der Linie Norwegen-Schottland dem internationalen Telegraphenvertrage, ddo. 17. Mai 1865, revidirt zu Wien am 21. Juli 1868 im Sinne des Artikels 66 dieses Vertrages mit den nachfolgend aufgeführten Tarifen beigetreten, wodurch die dem internationalen Vertrage beigegebenen „Tabellen der in Ausführung des Vertrags - Artikels 34 festgesetzten Taxen für Aufstellung der internationalen Tarife" eine Aenderung erfahren.

Die Gebühren für die oben genannten Linien sind: 1871
Für Correspondenzen, welche gewechselt werden:

1. Zwischen Dänemark und Russland:

Russische Taxe	5 Frcs.
Cabeltaxe	2 „
Dänische Taxe	1 „
Zusammen	8 Frcs.

2. Zwischen Russland und Grossbritannien und Irland:

Taxe für Russland	5 Frcs.
„ „ Dänemark	1 „
„ „ das Cabel und Grossbritannien und Irland:	
nach London	6 „
„ den übrigen Stationen	7 „
Zusammen	12 oder 13 Frcs.

3. Zwischen Dänemark oder der deutsch-dänischen Grenze einer- und Grossbritannien und Irland anderseits:

Taxe für Dänemark	1 Frcs.
„ „ das Cabel und Grossbritannien und Irland	5 „
Zusammen	6 Frcs.

4. Zwischen Schweden und Grossbritannien und Irland über Dänemark:

Taxe für Schweden	2 Frcs.	50 Cts.
„ „ Dänemark	1 „	— „
„ „ das Cabel und Grossbritannien und Irland	5 „	— „
Zusammen	8 Frcs.	50 Cts.

5. Zwischen Dänemark und Norwegen:

Taxe für Dänemark	1 Frc.	— Cts.
„ „ das Cabel	1 „	— „
„ „ Norwegen	1 „	50 „
Zusammen	3 Frcs.	50 Cts.

6. Zwischen der deutsch-dänischen Grenze und Norwegen über Dänemark:

Taxe für Dänemark	1 Frcs.	— Cts.
„ „ das Cabel	— „	50 „
„ „ Norwegen	1 „	50 „
Zusammen	3 Frcs.	— Cts.

7. Zwischen der schwedischen Grenze und Grossbritannien und Irland über Schweden und das Cabel Norwegen-Schottland:

1871

Taxe für Schweden	1 Frcs.	50	Cts.
„ „ Norwegen	1 „	50	„
„ „ das Cabel und Grossbritannien und Irland	4 „	50	„
Zusammen .	7 Frcs.	50	Cts.

8. Zwischen der deutsch-dänischen Grenze und Grossbritannien und Irland über Dänemark, das dänisch-norwegische und das norwegisch-schottische Cabel:

Taxe für Dänemark	1 Frcs.	—	Cts.
„ „ das dänisch-norwegische Cabel .	— „	50	„
„ „ Norwegen	1 „	50	„
„ „ das norwegisch-schottische Cabel und Grossbritannien und Irland . . .	4 „	50	„
Zusammen .	7 Frcs.	50	Cts.

680.

5 juillet 1871.

Instructions de la Commission Européenne du Danube arrêtées en vertu de l'article 9 de l'Acte public signé à Galatz, le 2 novembre 1865.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube N° CCLVII, Annexe.)

I. Instruction à l'Inspecteur-général de la navigation du Bas-Danube.

Dispositions générales.

§ 1.

Conformément à l'article 3 du règlement de navigation et de police applicable à la partie du Bas-Danube située en aval d'Isaktcha, arrêté par la Commission européenne du Danube, le 8 novembre 1870, l'inspecteur-général de la navigation est préposé à la police du Bas-Danube, à l'exclusion du port de Soulina.

La résidence de l'inspecteur-général est fixée à Toultcha, et il ne peut s'éloigner de son ressort, sans un congé de la Commission européenne, ratifié par la Sublime-Porte.

Ses attributions comprennent notamment:

La surveillance des bâtiments naviguant entre Isaktcha et la limite supérieure du port de Soulina, et la surveillance du chemin de halage, en ce qui touche la police fluviale, dans les mêmes limites;

Le service du pilotage fluvial;

Le service des alléges et la surveillance de leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors du port de Soulina;

Le service du sauvetage et les premiers actes conservatoires en cas de sinistre survenu dans le fleuve. 1871

L'inspecteur-général agit, enfin, comme autorité judiciaire de première instance pour le jugement des contraventions commises contre les dispositions du règlement de navigation et de police ci-dessus énoncé, en tant que ces contraventions sont commises ou constatées dans l'étendue de son ressort.

§ 2.

Le bureau de l'inspecteur-général est établi à Toultcha et se compose:

D'un chancelier,

D'un commis,

D'un garçon de bureau.

Les attributions du chancelier sont les suivantes:

Il est autorisé à recevoir les actes et déclarations faits au bureau ou dans l'étendue du ressort de l'inspection-générale, sans que la présence de l'inspecteur soit nécessaire, sauf toutefois les cas où les parties intéressées ou les témoins prêtent serment;

Il peut constater les contraventions et les cas d'avarie et dresser tous actes d'information;

Il ne peut agir seul en cas de naufrage, ni prononcer l'application des amendes de police;

Il délivre des copies conformes de tous actes et jugements dont les minutes sont déposées dans la chancellerie de l'inspection;

Il peut, enfin, être investi de la plénitude des attributions de l'inspecteur-général, en cas d'empêchement prolongé de ce dernier, mais en vertu d'une délégation spéciale approuvée pour chaque fois par la Commission européenne.

Le chancelier de l'inspection-générale est nommé et peut être également révoqué sur la proposition de l'inspecteur-général portée devant la Commission européenne et soumise par cette dernière à l'approbation préalable de la Sublime Porte. Le commis est nommé et révoqué par l'inspecteur-général, et la Commission a la faculté de demander sa révocation.

§ 3.

Les surveillants placés sous les ordres de l'inspecteur-général pour l'assister dans l'exercice de la police fluviale, conformément au deuxième alinéa de l'article 3 du règlement du 8 novembre 1870, sont au nombre de quatre, et chacun d'eux est préposé spécialement à la surveillance de l'une des quatre sections fluviales déterminées ci-après:

La première section s'étend d'Isaktcha au Tchatal de Saint-Georges;

1871 La seconde, du Tchatal de Saint-Georges inclusivement à l'embouchure inférieure de la Papadia, dans le canal de Soulina;

La troisième, de l'embouchure de la Papadia, jusqu'au milliaire N° 18;

Et la quatrième, du milliaire N° 18 jusqu'à la limite d'amont du port de Soulina.

Les surveillants des trois premières sections sont tenus de résider dans les limites de leurs sections respectives; celui de la quatrième section est tenu de résider à Soulina; ils ne peuvent, ni les uns ni les autres, s'éloigner de leur résidence sans un congé par écrit de l'inspecteur-général, sauf, bien entendu, les tournées et voyages qu'ils font pour les besoins de leur service.

Les surveillants sont nommés et peuvent également être révoqués sur la proposition de l'inspecteur-général, portée devant la Commission européenne et soumise par cette dernière à l'approbation préalable de la Sublime-Porte.

Le personnel de l'inspection comprend, enfin, le chef et le sous-chef des pilotes fluviaux; ces deux agents sont nommés et peuvent être également révoqués par la Commission européenne sur la proposition de l'inspecteur-général.

Le chef-pilote réside à Galatz et le sous-chef-pilote à Soulina.

§ 4.

Le traitement de l'inspecteur-général est de treize mille cents francs par an, et celui du chancelier de l'inspection, de six mille francs. Le traitement annuel du commis est de deux mille huit cents quatre-vingts francs.

Les surveillants sont divisés en deux classes quant au chiffre de leur traitement; la première classe comprend les surveillants des troisième et quatrième sections fluviales; le traitement de chacun d'eux est de quatre mille deux cent quatre-vingt quatre francs par an.

Les surveillants des première et deuxième sections, composant la seconde classe, sont rétribués à raison de trois mille cinq cent soixante seize francs par an.

Le sous-chef du pilotage fluvial, résidant à Soulina, est rétribué à raison de trois mille francs par an. Quant au chef-pilote de ce même service, il ne reçoit pas d'émoluments fixes, et n'a droit qu'au prélèvement qui s'effectue en sa faveur sur le montant de la taxe de pilotage, conformément à l'article 87 du règlement du 8 novembre 1870.

Le salaire du garçon de bureau de l'inspection est de huit cent soixante-quatre francs par an.

Tous les agents de l'inspection-générale, à l'exception du chef-pilote, ont droit au logement gratuit.

§ 5. 1871

Deux petits bateaux à vapeur à hélice sont affectés au service de l'inspection-générale pour les tournées de surveillance à effectuer entre Isaktcha et Soulina. L'un de ces bateaux est commandé par le surveillant de la quatrième section, et l'autre, par le surveillant de la première section. Tout ce qui concerne le service et les voyages de ces deux bateaux est réglé par un règlement spécial en date du 31 octobre 1868 et par une instruction y relative en date du 13 novembre 1869.

Les surveillants de la deuxième et de la troisième section sont munis chacun d'une embarcation qui leur est fournie, avec tous ses agrès, par la Commission européenne, mais à l'entretien de laquelle il sont tenus de pourvoir à leurs propres frais.

Outre leur traitement annuel, tel qu'il est fixé par le paragraphe précédent, les agents ci-après nommés de l'inspection-générale ont droit aux indemnités fixées ci-après, savoir:

L'inspecteur-général, à une indemnité de deux mille cinq cents francs par an, pour le titulaire actuel, à raison des frais des voyages qu'il effectue en dehors du ressort de l'inspection pour les besoins du service, et notamment à Galatz et à Braïla, pour la surveillance du pilotage fluvial;

Le surveillant de la première section, à une indemnité de douze cents francs par an, à raison des frais de déplacement qu'il encourt, des séjours qu'il fait hors de sa résidence, et des services qu'il rend pour les travaux, en qualité de patron de l'un des bateaux à vapeur de l'inspection;

Les surveillants de la deuxième et de la troisième section, à une indemnité de onze cents quarante francs par an pour chacun, pour le paiement d'un rameur auxiliaire de leur embarcation de service, et pour leur participation à l'entretien des bouées et signaux;

Et le surveillant de la quatrième section, à une indemnité de six cents francs par an, pour les services qu'il rend à la Commission, en qualité de patron de l'une des embarcations à vapeur de l'inspection.

Sauf ces indemnités, les agents de l'inspection-générale n'ont droit au remboursement d'aucuns frais pour leurs voyages et tournées d'inspection.

§ 6.

L'inspecteur-général fait au moins deux voyages d'inspection par mois, de Toultcha à Soulina, indépendamment des tournées plus fréquentes qu'il est dans le cas de faire pour les besoins accidentels de son service.

Les surveillants embarqués en qualité de patrons sur les deux bateaux à vapeur de l'inspection, effectuent leurs voyages conformément aux dispositions du règlement du 31 octobre 1868.

1871 Les surveillants de la deuxième et de la troisième section sont tenus de parcourir, une fois par jour, soit par terre soit par eau, et alternativement, une moitié de la section fluviale qui leur est assignée.

§ 7.

L'inspecteur-général et les quatre surveillants sont munis de pavillons-signaux qui sont arborés, du lever au coucher du soleil, devant le bureau de l'inspection, à Toultcha, et devant les habitations des surveillants; le même pavillon est porté à l'avant par les embarcations de service, ou en tête de mât par les bateaux à vapeur, pendant les tournées d'inspection. Les embarcations, ainsi que les bateaux à vapeur de l'inspection-générale, portent à l'arrière le pavillon ottoman.

Le pavillon-signal de l'inspecteur-général est rouge et porte les lettres noires *I. G. D.*

Le pavillon-signal des surveillants est de la même couleur que celui de l'inspecteur, il est marqué d'un *S* de couleur noire et porte, en outre, le numéro de la section fluviale au surveillant de laquelle il appartient.

Ces pavillons sont fournis et renouvelés aux frais de la Commission européenne.

L'inspecteur-général et les surveillants sont munis, en outre, d'un brevet qui leur sert à établir leur qualité.

§ 8.

L'inspecteur-général a soin de tenir la Commission européenne dûment informée de tout ce qui concerne la police de la navigation.

Les surveillants ont à rendre compte à l'inspecteur-général de tous les faits intéressant la navigation, qu'ils se trouvent à même d'observer. Ils sont chargés specialement de veiller au maintien des bouées et autres signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives, ainsi que des bornes milliaires et des poteaux d'amarrage; ils opèrent journellement les sondages nécessaires pour constater la profondeur du chenal navigable sur les bas-fonds situés dans l'étendue de leur section, et ils communiquent le résultat de ces sondages à l'inspecteur-général, dans le plus court délai possible.

L'inspecteur-général, de son côté, fait afficher les profondeurs relevées, sur le point de la rive choisi à cet effet dans le port de Toultcha, de telle sorte que les capitaines des bâtiments naviguant à la descente en soient informés.

Il transmet à la Commission, à la fin de chaque mois, un état des profondeurs relevées chaque jour, par les surveillants, sur les différents bas-fonds.

Les surveillants embarqués sur les bateaux à vapeur de 1871
l'inspection, en qualité de patrons, sont tenus chaque fois qu'ils arrivent à Soulina après un voyage d'inspection, de remettre, sans aucun retard, au directeur de la caisse de navigation l'état des profondeurs du chenal du bras de Soulina, d'après les derniers sondages.

Dans les saisons de l'année où les profondeurs sont variables, l'inspecteur-général communique le résultat des sondages à la Commission européenne à Galatz, deux fois au moins par semaine, et il lui signale par voie télégraphique les changements considérables qui viennent à se produire brusquement.

L'inspecteur-général a également soin d'avertir la Commission européenne, ainsi que le capitaine du port de Soulina, par la voie la plus prompte possible, de l'état du fleuve au moment de sa prise par les glaces et à celui de la débâcle.

§ 9.

L'inspecteur-général, le chancelier de l'inspection et les surveillants ont le droit de se rendre, dans l'exercice de leurs fonctions, à bord de tout bâtiment, quelque soit son pavillon, mais ils ne font usage de cette faculté que dans le cas où l'intérêt de leur service l'exige absolument, et le plus rarement possible. Il est bien entendu qu'ils ont à justifier de leur qualité, par la production de leur brevet, vis-à-vis de tout capitaine auquel ils sont dans le cas d'adresser une réquisition en matière de police de la navigation.

Les capitaines, non plus que les gens de leur équipage, ne peuvent être requis de s'éloigner de leur bord, pour comparaître devant l'inspecteur-général; si leurs dépositions sont nécessaires, elles doivent, en règle, être reçues à bord.

Les agents de l'inspection-générale n'ont point à demander aux capitaines d'autres justifications que celles qui sont nécessaires pour prouver l'accomplissement des formalités prescrites par les règlements. Ils se bornent, en règle générale, à demander la production du rôle d'équipage, lequel doit porter l'estampille de la caisse de navigation de Soulina, conformément à l'article 17 du règlement du 8 novembre 1870, et qui contient toutes les indications nécessaires pour donner le signalement exact du bâtiment; ils se font présenter, en outre, le certificat prescrit par l'article 74 du susdit règlement concernant la police du lest. Si le rôle d'équipage ne se trouve pas à bord, les agents de l'inspection sont autorisés à demander la production de tous autres documents nécessaires pour constater exactement les noms et la nationalité du bâtiment et de son capitaine.

Pour déterminer exactement les attributions de l'inspecteur-général et de ses agents, il est à relever surtout que le maintien de la police fluviale constitue leur seule tâche, et qu'ils n'ont pas à

1871 intervenir dans le règlement des contestations civiles qui peuvent naître par suite de contraventions commises contre les règlements. L'action de l'inspecteur-général ne doit s'exercer qu'aussi longtemps que l'intérêt public du maintien de la police est en jeu; elle doit s'arrêter aussitôt qu'il ne s'agit plus que d'intérêts privés rentrant dans le ressort de la juridiction civile.

Dispositions spéciales.

Titre I.

Du pilotage fluvial.

§ 10.

Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments sur le cours intérieur du fleuve, conformément aux dispositions du Titre IV, Chapitre II, du règlement du 8 novembre 1870, se compose:

D'un chef-pilote résidant à Galatz;

D'un sous-chef-pilote résidant à Soulina;

Et d'un nombre indéterminé de pilotes brevetés spécialement destinés au service fluvial; ces pilotes sont divisés en deux classes, ainsi qu'il sera dit au paragraphe 12 ci-après, la première classe comprenant les pilotes spécialement aptes à diriger les bateaux à vapeur.

Le chef et le sous-chef pilote sont rétribués ainsi qu'il est dit au paragraphe 4 de la présente instruction, et à l'article 87 du règlement du 8 novembre 1870; le chef-pilote est tenu d'avoir, outre son bureau principal de Galatz, un bureau à Braïla et un autre à Toultcha, et de rétribuer lui-même les agents qu'il place dans chacun de ces bureaux auxiliaires.

Quant au salaire des pilotes brevetés du service fluvial, il est déterminé par l'article 87 du susdit règlement du 8 novembre 1870.

§ 11.

La direction du corps des pilotes du fleuve appartient à l'inspecteur-général de la navigation qui nomme, avec l'approbation de la Commission européenne, le chef-pilote et le sous-chef; il nomme également les pilotes ordinaires du service fluvial, sous les conditions fixées par le paragraphe 12 ci-après; il juge et punit les contraventions commises par les pilotes dans l'exercice de leurs fonctions; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux, et prononce sur les différends relatifs au service du pilotage, qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ces derniers et leurs chefs.

Le chef-pilote dirige spécialement, sous la surveillance de l'inspecteur-général, le service du pilotage à la descente; le sous-chef

résidant à Soulina veille à ce que les pilotes qui ont dirigé les bâti- 1871
ments pendant le voyage d'aval retournent à leur poste, il vise les brevets de ceux qui pilotent les bâtiments pendant leur traversée de la mer Noire, et il procure aux capitaines qui lui en font la demande, soit directement soit par l'entremise du capitaine du port, des pilotes brevetés pour le voyage à la remonte.

Les pilotes brevetés pour le service fluvial sont seuls admis à exercer entre Braïla et Soulina, le pilotage obligatoire, tant à la remonte qu'à la descente.

§ 12.

Nul ne peut être reçu pilote du service fluvial, à moins de justifier qu'il est âgé de plus de vingt-quatre ans, qu'il a au moins quatre ans de navigation maritime, et qu'il possède les connaissances nécessaires pour l'exercice de la profession de pilote.

Les aspirants subissent, à cet effet, un examen spécial devant une commission composée :

De l'inspecteur-général de la navigation;

De deux capitaines du commerce;

Du chef- pilote et de deux pilotes brevetés de première classe.

Cette commission est présidée par l'inspecteur-général, dans le bureau duquel elle tient ses séances.

Les aspirants sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la théorie et la pratique de la manoeuvre des voiles, sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les précautions à prendre au passage des courbes, sur la pratique du sondage au plomb ou à la perche, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions du fleuve, entre Braïla et l'embouchure, notamment dans les passes difficiles et sur les bas-fonds, sur les mesures à prendre en cas de danger d'abordage, d'échouement ou de naufrage, sur la mise à flot ou le sauvetage des bâtiments échoués ou naufragés.

L'examen porte également sur la connaissance des dispositions en vigueur sur la police de la navigation, et des signaux placés sur la voie fluviale et sur les rives.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la commission, et qui reste déposé aux archives de l'inspection générale.

Les pilotes qui ont subi l'épreuve de cet examen de la manière la plus satisfaisante et les pilotes en exercice qui, d'après les rapports du chef-pilote et les témoignages des capitaines, donnent des preuves spéciales d'habilité dans la direction des bâtiments, composent la première classe des pilotes fluviaux et sont appelés, en cette qualité, à piloter les bateaux à vapeur. Aucun pilote ne peut toutefois être

1871 maintenu parmi les pilotes de première classe après deux accidents, tels que collision ou échouement, éprouvés par les bâtiments qu'il a été chargé de diriger, et il en est de même après un seul cas de naufrage, lorsque les accidents ou le naufrage sont imputables à la faute du pilote.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité. Ce brevet est signé par l'inspecteur-général. Les brevets délivrés aux pilotes font mention de la classe à laquelle appartient le titulaire, et ils doivent être visés chaque année par l'inspecteur-général, conformément à l'article 84 du règlement du 8 novembre 1870.

Il est tenu au bureau de l'inspection-générale un registre-matricule dans lequel sont inscrits, sous une seule série de numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes du service fluvial, leur âge et la date de leur nomination, avec indication de la classe à laquelle ils appartiennent.

Une copie de la matricule est adressée, par l'inspecteur, à la Commission européenne, à laquelle il communique également tous changements qui surviennent dans le personnel des pilotes, ainsi que les mutations entre ceux de la première et ceux de la deuxième classe.

Chaque pilote fluvial reçoit de l'inspecteur-général un livret contenant la copie de son brevet et un extrait des présentes instructions, en tant qu'elles touchent le pilotage fluvial. Il reçoit, en outre, un exemplaire du réglement de navigation et de police du 8 novembre 1870, en langue italienne ou en langue grecque.

Le livret est destiné à recevoir les attestations constatant les services rendus par le pilote, les observations ou les plaintes des capitaines dont il a piloté les bâtiments, l'indication des salaires qu'il a touchés; il lui sert en même temps pour justifier de sa qualité et doit être présenté tous les trois mois, au moins, au visa de l'inspecteur-géneral.

Les pilotes sont tenus d'être toujours porteurs de leur livret; il leur est strictement interdit de s'en dessaisir ou de permettre à tout autre d'en faire usage.

§ 13.

Le chef-pilote et le sous-chef désignent, en règle générale, les pilotes chargés de diriger les bâtiments, tant à la remonte qu'à la descente, et cette désignation est faite, autant que possible, notamment pour ce qui concerne de pilotage à la descente, de manière à produire une répartition égale du travail entre les pilotes, et à procurer à chacun d'eux les ressources nécessaires à son entretien.

Attendu, toutefois, qu'aux termes de l'article 89 du règlement du 8 novembre 1870, les capitaines qui ont à bord un pilote fluvial

breveté n'en demeurent pas moins responsables de la direction de leur bâtiment, même dans le cas où le pilotage est obligatoire, le choix du pilote doit être laissé au capitaine et les chef- et sous-chef-pilote ne peuvent désigner pour le pilotage d'un bâtiment un pilote fluvial qui ne serait pas agréé par le capitaine. 1871

Les capitaines des bâtiments à vapeur sont limités, néanmoins, dans le choix de leur pilote, à ceux qui sont compris dans la première classe.

Tout pilote du service fluvial qui passe plus de douze mois consécutifs sans exercer sa profession dans le Danube, entre Braïla et Soulina, cesse de plein droit de faire partie du corps des pilotes, et ne peut y être réadmis qu'après avoir subi un nouvel examen dans la forme prescrite par le paragraphe 12 des présentes instructions. Le sous-chef-pilote du service fluvial est autorisé, en conséquence, à retenir les brevets qui seraient présentés au visa, conformément à l'article 88 du règlement du 8 novembre 1870, par les pilotes ayant passé plus d'une année hors du Danube.

§ 14.

Le pilote désigné pour conduire un bâtiment dans le fleuve, reçoit un billet d'embarquement signé par le chef-pilote, s'il s'agit d'un voyage à la descente, et par le sous-chef, résidant à Soulina, s'il s'agit d'un voyage à la remonte; ce billet est daté et il indique le nom et le numéro-matricule du pilote, ainsi que les noms du capitaine et du bâtiment à piloter, le tirant d'eau de ce bâtiment et la nature de son chargement.

Le chef-pilote est tenu, en outre, de faire mention sur les billets d'embarquement des pilôtes désignés pour diriger les bâtiments à la descente, des amendes auxquelles les dits pilotes peuvent avoir été condamnés par les autorités préposées à la police du fleuve, et desquelles amendes ils n'auraient pas encore acquitté le montant. Cette mention porte que le pilote, porteur du billet, ne peut recevoir d'avance sur son salaire, et elle doit être signée par le capitaine du bâtiment à piloter.

Aussitôt après avoir reçu le billet d'embarquement, le pilote désigné est tenu de se rendre à bord, et d'y demeurer jusqu'à ce que le voyage dans le fleuve soit accompli, et que le bâtiment dont la direction lui a été confiée ait jeté l'ancre, soit à Soulina, soit dans le port de sa destination, en amont.

Au terme de chaque voyage dans le fleuve, le pilote qui a conduit un bâtiment est tenu de se présenter sans délai dans le bureau du chef-pilote à Galatz ou à Braïla, si le voyage a été effectué à la remonte, et dans le bureau du sous-chef-pilote à Soulina, si le voyage a été effectué à la descente; il présente son billet

1871 d'embarquement au chef-pilote ou au sous-chef, leur adresse son rapport sur les circonstances du voyage et se tient à leur disposition pour les besoins ultérieurs du service.

Le sous-chef-pilote transmet au capitaine du port de Soulina, à titre d'information, les déclarations faites par les pilotes du fleuve, et ces derniers sont tenus de se rendre eux-mêmes au capitanat de port, lorsqu'ils y sont cités, pour donner leur témoignage ou leurs explications sur les faits relatifs à leur voyage. Ils sont tenus également de se conformer aux ordres du capitaine du port, en ce qui concerne le service qu'ils peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port de Soulina, à bord du bâtiment qu'ils sont chargés de piloter.

Tout pilote fluvial qui passe vingt-quatre heures à Toultcha, est tenu de se présenter au bureau de l'inspecteur-général pour y faire son rapport verbal.

§ 15.

Le chef-pilote et le sous-chef du service fluvial sont tenus de consigner tout ce qui a rapport au service de chaque jour dans un journal spécial, et d'y inscrire notamment les noms des pilotes embarqués et des bâtiments pour lesquels ils ont été désignés.

L'inspecteur-général examine de temps en temps ce journal, et y appose son visa.

Le chef et le sous-chef-pilote adressent, en outre, de fréquents rapports à l'inspecteur-général, pour lui signaler les contraventions commises par les pilotes du fleuve; ces rapports sont transcrits sur le journal sus-mentionné.

Toute disposition réglementaire nouvelle émanée de la Commission européenne, touchant la police de la navigation, est transmise par l'inspecteur-général, aussitôt qu'il en a reçu lui-même communication officielle, au chef et au sous-chef-pilote, et ceux-ci sont chargés, de leur côté, et spécialement le chef-pilote, d'en donner connaisance aux pilotes fluviaux, avec le plus de diligence possible.

§ 16.

Les pilotes du fleuve sont tenus de rendre les capitaines des bâtiments qu'ils dirigent, attentifs aux dispositions des règlements de navigation et de police en vigueur.

Ils sont tenus, en outre, de faire rapport, dans le plus court délai possible, des contraventions commises en leur présence, contre ces dispositions, soit à l'inspecteur-général, soit au chef ou au sous-chef pilote, qui, de leur côté, en informent l'inspecteur.

En cas d'échouement, le pilote du bord est tenu de faire tous ses efforts pour remettre à flot le bâtiment échoué et d'assister le

capitaine pour engager aux meilleures conditions les alléges et les 1871
barques de sauvetage, tout en observant la défense qui lui est faite par l'article 91 du règlement de police du 8 novembre 1870, de s'intéresser soi-même, directement ou indirectement, dans l'opération, en dehors du cas où il aurait entrepris à forfait d'alléger le bâtiment pour toute la durée de son voyage dans le fleuve.

Le pilote qui a conduit un bâtiment, soit en amont, soit en aval, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit par ce dernier sur le livret du pilote. Ce certificat est visé et contre-signé, après l'arrivée du bâtiment au terme de son voyage dans le fleuve, par le chef-pilote, s'il s'agit d'un voyage à la remonte, et par le sous-chef de Soulina, s'il s'agit d'un voyage à la descente; aucun certificat, délivré dans une autre forme que celle ci-dessus prescrite, ne sera tenu pour authentique.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilote qui dirige son bâtiment, il se pourvoit directement, soit devant l'inspecteur-général de la navigation, soit devant le chef-pilote, soit devant le sous-chef. Il a également la faculté de consigner ses griefs sur le livret du pilote, que celui-ci est tenu de lui présenter à cet effet.

Si, pendant le voyage, un pilote constate quelque variation importante dans la direction ou dans la profondeur du chenal navigable, ou quelque nouvel obstacle provenant de bâtiments naufragés ou de leurs débris, ancres ou autres objets abandonnés, il est tenu d'en faire au plutôt son rapport, soit à l'inspecteur-général, soit au chef ou au sous-chef-pilote, qui, de leur côté, transmettent ce rapport au chef de service. Les pilotes sont tenus de signaler de même la disparition ou le déplacement des bouées et autres signaux placés sur le fleuve ou sur les rives.

§ 17.

La taxe du pilotage fluvial devant être acquittée, pour le voyage en aval, entre les mains du directeur de la caisse de navigation de Soulina, conformément à l'article 87 du règlement du 8 novembre 1870, le pilote qui a dirigé un bâtiment à la descente est tenu de se présenter à la caisse de navigation, avec le capitaine du bâtiment piloté, pour toucher par l'entremise du directeur de la caisse le salaire auquel il a droit, après déduction faite de l'avance qu'il a pu recevoir et de la somme qui revient au chef-pilote.

Le directeur de la caisse de navigation prélève également sur les sommes versées par les capitaines pour taxe de pilotage fluvial, le montant des amendes auxquelles les pilotes auraient été condamnés pour contravention aux règlements ou instructions en vigueur.

Les pilotes fluviaux qui reçoivent pour le voyage en aval un billet d'embarquement portant, conformément au paragraphe 14

1871 ci-dessus, la mention qu'ils ont une amende à payer, ne peuvent recevoir aucune avance sur leur salaire des capitaines des bâtiments à piloter, et si ces capitaines ont contre-signé la mention ainsi faite sur le billet d'embarquement, ils sont tenus, en tout état de cause, de verser au directeur de la caisse de navigation le montant intégral de la taxe de pilotage, sans aucune déduction des avances qu'ils auraient faites à leurs pilotes.

L'obligation imposée aux pilotes fluviaux de se présenter en même temps que les capitaines à la caisse de navigation de Soulina, doit être strictement observée, et les pilotes qui ne s'y conforment pas sont punis d'une suspension d'emploi dont la durée est fixée par l'inspecteur-général de la navigation.

Sont dipensés toutefois de cette obligation :

1° Les pilotes engagés d'une manière permanente à bord des bateaux à vapeur effectuant leurs voyages entre les ports du Danube et ceux de la mer Noire ou du Bosphore et appartenant à des sociétés ou compagnies de navigation qui ont reçu de la Commission européenne l'autorisation d'acquitter leurs taxes par mois, la quote-part assignée au chef-pilote sur le salaire de ces pilotes étant portée par la caisse de navigation sur le compte mensuel des taxes à payer par lesdites sociétés ou compagnies;

2° Les pilotes qui dirigent à la descente les bâtiments de moins de cent tonneaux, pour lesquels le pilotage est purement facultatif, et aux capitaines desquels le chef-pilote est autorisé à demander, lors de la délivrance du billet d'embarquement, le payement de la somme qu'il a le droit de prélever sur le salaire du pilote;

3° Et les pilotes embarqués sur les bâtiments de mer employés exceptionnellement comme alléges, lorsque ces bâtiments déchargent de nouveau leurs marchandises sur les bâtiments allégés, dans le cours du fleuve et sans prolonger leur voyage jusqu'à Soulina. Les pilotes desdits bâtiments sont autorisés à recevoir directement la totalité de leur salaire du capitaine du bâtiment piloté, et ils versent la quote-part de ce salaire revenant au chef-pilote, entre les mains de l'inspecteur-général de la navigation, au moment où se fait, dans la chancellerie de ce dernier, la déclaration prescrite par l'article 95 du règlement du 8 novembre 1870.

§ 18.

Aux termes de l'article 151 du règlement du 8 novembre 1870, l'inspecteur-général de la navigation prononce, en premier ressort, l'application des pénalités encourues par les pilotes, à raison des contraventions commises par eux contre les dispositions dudit règlement. L'article 136 lui confère d'ailleurs le pouvoir de les condamner à une amende, dont le maximum est fixé à trois cents francs,

pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté par 1871
le règlement de pénalité spéciale.

En faisant usage de ce pouvoir, l'inspecteur-général se renferme dans les limites indiquées ci-après :

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde à se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, dans ce sens qu'il y ait retard dans la désignation du pilote, ou que le pilote désigné ne soit pas averti ou muni de son billet d'embarquement en temps utile, le chef-pilote, ou le sous-chef, est puni de la même peine.

Le maximum de trois cents francs ne peut être infligé qu'au pilote qui, étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment; l'amende appliquée dans ce cas ne peut d'ailleurs être moindre de cent francs.

Tout pilote fluvial qui s'éloigne du bâtiment dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, sans le consentement du capitaine, est passible d'une amende de cinquante à cent francs.

Tout autre contravention non expressément prévue par le règlement du 8 novembre 1870 ou par les présentes instructions, peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef- ou par le sous-chef-pilote, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

Le recouvrement des amendes encourues par les pilotes est effectué par la caisse de navigation de Soulina, à laquelle les sentences de condamnation sont notifiées, dans ce but, par l'inspecteur-général.

§ 19.

Indépendamment du cas prévu par l'article 92 du règlement du 8 novembre 1870, l'inspecteur-général est autorisé à prononcer la destitution contre les pilotes, dans les cas suivants, savoir :

Contre tout pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée;

Contre tout pilote qui sera convaincu d'avoir fait une fausse déclaration, dans le but d'induire en erreur sur la cause d'un échouement, d'un abordage ou d'un naufrage;

Contre tout pilote qui aura exigé ou accepté, de la part d'un capitaine, une rémunération en sus de la taxe règlementaire acquittée par celui-ci, s'il y a eu récidive;

Contre tout pilote qui se sera intéressée dans une opération ou entreprise d'allége, contrairement aux dispositions de l'article 91 du règlement du 8 novembre 1870;

Contre tout pilote qui abandonnera le bâtiment dont la direction lui est confiée, pendant le cours du voyage, si l'absence est de plus de vingt-quatre heures.

1871 La destitution par suite de contravention, de même que toute condamnation pécuniaire, sont prononcées par jugement motivé, sauf l'appel devant la Commission européenne.

Lorsqu'un pilote a été destitué en vertu d'un jugement confirmé en appel, il ne peut être admis de nouveau dans le corps des pilotes par l'inspecteur-général, sans l'autorisation spéciale et préalable de la Commission.

Si l'inspecteur-général, en dehors des cas de contravention formels, juge nécessaire de destituer un pilote pour cause d'inconduite ou d'insubordination, il fait connaître, sans délai, à la Commission européenne, les motifs de sa décision.

Le chef-pilote et le sous-chef ne peuvent être révoqués de leurs fonctions, sans qu'il en ait été référé préalablement, par l'inspecteur-général, à la Commission européenne.

Titre II.

De la police du lest.

§ 20.

L'article 73 du règlement du 8 novembre 1870 porte qu'en dehors du port de Soulina, le lest ne peut être débarqué que sur les points de la rive fluviale désignées dans un avis rendu public.

L'inspecteur-général fait publier cet avis chaque année, après en avoir référé à la Commission européenne, laquelle se réserve de déterminer, après avoir pris l'avis de son ingénieur en chef, les endroits où le lest pourra être mis à terre.

§ 21.

Le lest ne peut être débarqué sans la présence d'un agent de la police fluviale. Des surveillants auxiliaires, désignés par l'inspecteur-général et rétribués par la Commission européenne, sont stationnés dans ce but, pendant les époques des arrivages, sur les points où le débarquement du lest est autorisé, pour suppléer les surveillants ordinaires durant leurs tournées journalières d'inspection.

Ces agents auxiliaires remplissent, en l'absence des surveillants, toutes les attributions de ces derniers, en ce qui concerne la police du lest; ils sont autorisés, en conséquence, à agir vis-à-vis des capitaines, pour cet objet spécial, en qualité d'agents publics, et à demander la production des papiers de bord. Ils prêtent serment, entre les mains de l'inspecteur-général, de remplir leurs fonctions en conscience, et il leur est remis par l'inspecteur un brevet qui leur sert à justifier de leur qualité et qui indique le temps pour lequel il est valable.

§ 22. 1871

Lorsqu'un capitaine déclare son intention de débarquer tout ou partie de son lest, il est tenu de produire préalablement le certificat dont il doit être muni, aux termes de l'article 74 du règlement du 8 novembre 1870, et le surveillant, ou son suppléant, vérifie si le tirant d'eau du bâtiment est conforme au certificat.

Si un surveillant auxiliaire constate que le chiffre porté sur le susdit certificat est supérieur au tirant d'eau du bâtiment il en fait son rapport au surveillant de la section, aussitôt que ce dernier arrive sur les lieux.

Les surveillants, ou leurs suppléants, indiquent aux capitaines l'endroit où le lest doit être déposé, et le débarquement doit être effectué, ou tout au moins commencé, en leur présence. Ils veillent à ce que le lest soit transporté à la distance prescrite de la rive, et à ce qu'il n'en soit pas jeté dans le fleuve.

Après le déchargement, l'agent qui y a assisté reconnaît de rechef le tirant d'eau du bâtiment et il le constate, ainsi que la quantité approximative de lest débarquée, par une mention signée de lui et datée, sur le certificat dont il est parlé ci-dessus.

§ 23.

Si un surveillant auxiliaire aperçoit un bâtiment jetant son lest dans le fleuve ou le débarquant sur un point prohibé, il adresse au capitaine l'injonction de cesser immédiatement le déchargement, il prend le nom du bâtiment contrevenant et celui de son capitaine, ainsi que le nom et le numéro-matricule du pilote, s'il s'en trouve un à bord, et le numéro de l'estampille apposée sur le rôle d'équipage par la caisse de navigation de Soulina, et il fait du tout son rapport au surveillant de la section dans le plus court délai.

Si, dans les vingt-quatre heures d'une contravention constatée par un surveillant auxiliaire, celui-ci ne se trouve pas à même d'en informer le surveillant de la section, il adresse un rapport direct à l'inspecteur-général de la navigation.

Les surveillants auxiliaires ne peuvent s'éloigner de leur station, à moins que le surveillant de la section ne s'y trouve présent lui-même, ou qu'ils n'en aient obtenu l'autorisation de l'inspecteur-général.

§ 24.

Chaque fois qu'un surveillant constate une différence entre le tirant d'eau d'un bâtiment et le chiffre porté sur le certificat délivré par le capitaine du port de Soulina, en exécution de l'article 74 du règlement du 8 novembre 1870, notamment si le tirant d'eau est supérieur au chiffre donné par le certificat, il constate avec le plus

1871 grand soin et autant que possible d'une manière irrécusable, le tirant d'eau réel du bâtiment; s'il se trouve sur les lieux des témoins, il requiert leur assistance et consigne leurs déclarations, en les invitant à les signer, dans un procès-verbal qu'il rédige dans la forme la plus détaillée.

Ce procès-verbal est transmis à l'inspecteur-général et par celui-ci, au capitaine du port de Soulina, soit en original, soit en copie certifiée.

§ 25.

L'observation des dispositions réglementaires relatives à la police du lest étant de la plus haute importance, notamment dans le bras de Soulina, elle est spécialement recommandée à l'attention de l'inspecteur-général, et ses agents doivent être avertis par lui d'exercer, sous ce rapport, la surveillance la plus active.

Titre III.

Du service des alléges.

§ 26.

Le service des alléges est placé sous la direction de l'inspecteur-général de la navigation qui surveille, en outre, spécialement leurs opérations, en tant qu'elles s'effectuent sur le cours du fleuve, en dehors des limites de port de Soulina, où ces opérations retombent sous la surveillance du capitaine du port.

Ainsi que le prescrit l'article 94 du règlement du 8 novembre 1870, l'inspecteur-général est chargé de faire procéder à la visite et au jaugeage des bâtiments destinés à servir d'alléges, de délivrer aux patrons de ces bâtiments la licence sans laquelle ils ne peuvent exercer leur métier, et de tenir le registre-matricule sur lequel les alléges sont enregistrées.

L'inspecteur-général nomme les experts chargés de procéder à la visite annuelle des alléges, il veille à ce que cet examen soit fait de la manière la plus consciencieuse, notamment en ce qui concerne le calfatage des bâtiments, qui doivent être carénés lors de chaque examen. Les résultats de l'expertise sont consignés dans un procès-verbal, dont la minute est déposée à la chancellerie de l'inspection-générale.

La licence de patron d'allége ne peut être accordée qu'aux marins qui justifient de leur moralité et de leur capacité par des certificats authentiques. Cette licence indique les noms, prénoms, âge, domicile et nationalité du patron, le nom du bâtiment, son tonnage et son numéro-matricule, ainsi que la date de l'expertise dont il a été l'objet. La licence est renouvelée chaque année après la visite du bâtiment.

Le registre-matricule des alléges est tenu à la chancellerie de 1871
l'inspection-générale; les alléges y sont inscrites sous une seule série de numéros, avec indication de leur capacité et du nom de leur patron ou propriétaire.

Il est payé pour chaque visite des alléges une taxe de douze francs, qui est versée entre les mains de l'inspecteur-général et sur le produit de laquelle sont prélevés les frais d'expertise.

§ 27.

Tout patron d'allége est soumis à un cautionnement de six cents francs dont le montant, s'il est fourni en espèces, est déposé dans la caisse de navigation de Soulina contre quittance.

Ce cautionnement peut être remplacé par la garantie d'une personne notoirement solvable, domiciliée dans un des ports du bas-Danube. Dans ce cas, l'acte de cautionnement, après avoir été dûment légalisé par l'autorité compétente, reste déposé à la chancellerie de l'inspection-générale.

La licence ne peut être délivrée avant l'acceptation de cette garantie ou le dépôt du cautionnement.

Le dépôt n'est restitué ni la caution déchargée, aussi longtemps que le porteur de la licence continue à exercer le métier de patron d'allége et que la licence n'a pas été rendue à l'inspecteur-général, pour être détruite

Le cautionnement des patrons d'alléges peut être affecté au payement des condamnations pécuniaires prononcées contre éux par suite de l'exercice de leur industrie.

Dans ce cas, le patron d'allége ne peut continuer à fonctionner comme tel, avant que le cautionnement n'ait été rétabli.

§ 28.

L'inspecteur-général veille spécialement à ce que le service d'allége ne soit pas effectué dans le fleuve par des bâtiments qui n'auraient pas rempli les formalités prescrites par l'article 94 du règlement du 8 novembre 1870.

Il fait surveiller spécialement les alléges qui remontent le fleuve, après avoir accompli leurs opérations, et il tient la main à ce que les alléges vides qui stationnent à Toultcha occupent le mouillage qui leur est assigné, en aval du rocher.

La vigilance de l'inspecteur-général et de ses agents doit être dirigée en particulier sur les détournements qui pourraient être commis au préjudice des cargaisons allégées. A cet effet, les surveillants des quatre sections fluviales ont soin de visiter, lorsque l'occasion s'en présente, et conformément à l'article 101 du règlement sus-énoncé, les alléges vides qui remontent le fleuve, et ils ont

1871 le droit de visiter également les petites embarcations naviguent entre Soulina et Toultcha. Ils sont tenus de signaler, dans le plus court délai possible, à l'inspecteur-général toute allége ou embarcation qu'ils auraient rencontrée remontant le fleuve avec des céréales à bord, et l'inspecteur-général fait de son côté les démarches nécessaires auprès des autorités compétentes pour que les patrons desdites alléges ou embarcations soient requis de justifier de la provenance de leurs cargaisons.

En cas de condamnation définitive à l'amende édictée par l'article 139 du règlement du 8 novembre 1870, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aurait fait connaître à l'inspecteur-général ou à ses agents les alléges à bord desquelles serait trouvée une partie de cargaison induement conservée, ou dont le patron ou l'équipage seraient convaincus d'un détournement.

§ 29.

Il est bien entendu que si le cargaison mise à bord d'une allége sur un point quelconque du fleuve n'est remise à bord du bâtiment allégé que dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du capitaine dudit port, aussitôt que le bâtiment allégé et l'allége y sont arrivés.

Dans le cas où une opération locale de cette nature, exclusion faite des opérations d'allége au cabotage, est entreprise par un bâtiment employé exceptionnellement comme allége, les papiers déposés en exécution du premier alinéa de l'article 95 du règlement du 8 novembre 1870, entre les mains de l'inspecteur-général de la navigation, sont transmis par ce dernier directement et sans délai au capitaine du port de Soulina.

§ 30.

L'inspecteur-général exerce la discipline sur les patrons des alléges immatriculées.

En cas de contestation entre eux et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, il procède, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires à la constatation des faits litigieux et sauvegarde, par des dispositions provisoires, les intérêts des deux parties, mais son action se restreint dans ces limites, et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

Titre IV.

De l'action de l'inspecteur-général en cas de naufrage ou d'avarie.

§ 31.

En cas d'avaries et notamment si elles sont occasionnées par abordage, l'inspecteur-général dresse un procès-verbal conformément

aux dispositions de l'article 72 du règlement du 8 novembre 1870. 1871
Ce procès verbal doit contenir, autant que possible, les déclarations du capitaine, du pilote et des gens de l'équipage du bâtiment, et celles des témoins étrangers, s'il y en a. Ces déclarations ne sont point faites sous serment.

L'inspecteur-général adresse également à la Commission européenne un rapport succinct sur les cas d'avaries; si le cas présente peu de gravité, il se borne à en faire mention dans son prochain rapport.

Il agit de même en cas d'échouement.

§ 32.

En cas de naufrage, l'inspecteur-général se rend sur les lieux aussitôt qu'il se trouve informé du sinistre, pour reconnaître le fait du naufrage sous le rapport du préjudice qui pourrait en résulter pour la navigation en général. Il constate, en même temps, les circonstances qui seraient de nature à disculper le capitaine, le pilote et l'equipage du bâtiment, dont il reçoit les dispositions et déclarations, et il dresse, du tout, le procès-verbal circonstancié prescrit par l'article 68 du règlement du 8 novembre 1870.

Ce procès-verbal est dressé dans la forme prescrite par le paragraphe précédent pour les cas d'avaries.

Si l'inspecteur-général reconnaît que le naufrage a été la conséquence évidente d'un cas de force majeure, il délivre au capitaine un certificat constatant ce fait; copie de ce certificat, ainsi que du procès-verbal dont il est parlé plus haut, est transmise par l'inspecteur-général à la compagnie d'assurances maritimes qui peut être intéressée dans le naufrage, ainsi qu'aux autorites consulaires ou locales compétentes.

Si, au contraire, le naufrage ne présente pas le caractère d'un évènement de force majeure, l'inspecteur-général se borne à relever dans un rapport les faits qu'il aura pu constater, et il adresse copie de ce rapport et du procès-verbal dressé en exécution de l'article 68 du règlement, tant aux autorités consulaires ou locales compétentes, qu'à la compagnie d'assurances intéressée.

Dans l'un et dans l'autre cas, il adresse à la Commission européenne, dans le plus court délai possible, un rapport détaillé sur les causes et les circonstances du naufrage.

Après l'accomplissement de ces formalités, et sauf le cas réglé par le paragraphe suivant où le naufrage est de nature à entraîner un danger ou une entrave pour la navigation, l'inspecteur-général s'abstient de toute intervention ultérieure, et s'il est entrepris des opération de sauvetage, il se borne à les surveiller au point de vue de l'intérêt public, conformément aux dispositions de l'article 70 du règlement ci-dessus énoncé.

1871 Il est bien entendu, toutefois, qu'il est du devoir, tant de l'inspecteur-général que des surveillants, de prêter aide et secours aux capitaines des bâtiments naufragés et de faciliter les opérations de sauvetage, autant qu'il est en leur pouvoir, sans engager leur propre responsabilité.

§ 33.

Si le naufrage d'un bâtiment constitue un danger ou une entrave pour la navigation, l'inspecteur-général ne se borne pas à constater les faits conformément aux prescriptions du paragraphe précédent, il est chargé, dans ce cas, ainsi que le porte l'article 69 du règlement du 8 novembre 1870, d'entreprendre le sauvetage et de le continuer jusqu'à ce qu'il cesse d'être une opération d'utilité publique, pour devenir une affaire d'intérêt privé.

A cet effet, il invite le capitaine du bâtiment naufragé à déclarer si son intention est d'abandonner le bâtiment.

Si la déclaration est négative, le capitaine et son équipage sont tenus d'exécuter, en présence de l'inspecteur-général, tous les travaux qui seront ordonnés par ce dernier, pour faire disparaître les dangers ou entraves que le naufrage occassionnerait à la navigation.

Si, au contraire, il y a déclaration d'abandon, l'inspecteur-général, après avoir pris les mesures d'une nécessité urgente, tant dans l'intérêt public que dans celui des assureurs et autres, donne directement avis du naufrage au chef du service technique de la Commission européenne à Soulina, et il fait placer un gardien auprès du bâtiment abandonné pour empêcher le vol ou le détournement de ses agrès et de sa cargaison, en attendant l'intervention des ayants-droit ou de l'autorité du pavillon du bâtiment naufragé.

La cargaison peut dès-lors être récupérée par qui de droit, et en ce qui concerne le sauvetage du corps du bâtiment et de ses agrès, il est procédé conformément aux dispositions des articles 70 et 71 du règlement sus-énoncé.

L'inspecteur-général agit d'ailleurs, dans tous les cas où l'intérêt de la navigation exige son intervention dans une opération de sauvetage, et sauf les premières mesures d'urgence, suivant les indications de l'agent technique de la Commission ci-dessus mentionné.

Il est entendu aussi qu'il informe la Commission européenne de toutes les dispositions qu'il prend dans le cas prévu par le présent paragraphe.

§ 34.

Les attributions déterminées par les paragraphes 31, 32 et 33 qui précèdent, ne peuvent être exercées que par l'inspecteur-général en personne, sans que les surveillants soient admis à le suppléer.

Ces derniers sont autorisés, toutefois, en cas de simple avarie ou 1871
d'échouement, et si l'inspecteur-général ne se trouve pas sur les lieux, à constater, sur la requête d'une partie intéressée, les faits dont ils ont été témoins, et à en délivrer un certificat par écrit; mais il leur est interdit de dresser procès-verbal de déclarations ou dépositions faites par d'autres personnes.

S'il y a avarie, ils peuvent constater l'état du bâtiment avarié, tel qu'ils le trouvent, mais sans entrer dans l'estimation du dommage.

En cas de naufrage, il leur est absolument interdit de rédiger aucun acte ou déclaration quelconque, sauf le rapport qu'ils peuvent avoir à adresser à l'inspecteur-général et le billet de notification qu'ils ont à remettre au capitaine, s'il y a eu contravention.

Les surveillants patrons des bateaux à vapeur de l'inspection sont tenus, toutefois, d'avertir verbalement le capitaine du port de Soulina des naufrages qu'ils auraient constatés dans le fleuve, et ce, immédiatement après leur arrivée dans ledit port. Ils sont tenus, en outre, de donner au capitaine de port tous les renseignements que celui-ci leur demanderait sur les naufrages survenus.

Pour ce qui concerne les pouvoirs du chancelier de l'inspection, en cas de naufrage ou d'avarie, ils sont déjà déterminés par le paragraphe 2 de la présente instruction.

Titre V.

De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.

§ 35.

Lorsqu'une avarie est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau à une propriété de la Commission européenne, dans le cours du fleuve, entre Isaktcha et la limite supérieure du port de Soulina, l'inspecteur-général de la navigation, de concert avec le chef du service technique, prend les mesures nécessaires, avec la plus grande diligence possible, pour constater les causes et les circonstances de l'accident, et pour faire évaluer le montant du dommage.

A cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maîtres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations endommagées, requièrent immédiatement l'intervention de l'inspecteur-général de la navigation ou de ses agents, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents de l'inspection, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

1871 En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariée procède lui-même aux constatations nécessaires.

§ 36.

Lorsque les agents de la police fluviale sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement le dommage causé, par un procès-verbal, et recueillent les déclarations des témoins.

Les documents de cette information sont laissés par eux, en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents de la police constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux règlements de la part de l'auteur de l'avarie, et dans ce cas, ils en dressent procès-verbal dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis avec la même célérité, par l'agent de la police fluviale à l'inspecteur-général de la navigation, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'article 145 du règlement du 8 novembre 1870.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par la Commission, l'inspecteur-général consulte préalablement le chef du service technique sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

La sentence rendue en cas d'avarie causée par contravention est immédiatement notifiée à la caisse de navigation et au capitanat de port, afin qu'il soit mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes instructions et par l'article 151 du règlement du 8 novembre 1870.

§ 37.

Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux règlements en vigueur, ou si le dommage dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur conformément à l'article 145 du règlement du 8 novembre 1870, le chef du service technique en réfère à la Commission et forme, en même temps, une demande en dommages-interêts, au nom de ladite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Cette demande est portée devant le capitaine du port de Soulina, lorsqu'elle est dirigée contre un bâtiment de mer ou contre un

remorqueur stationné dans ce port, mais quand elle est au contraire 1871
dirigée contre une allége, elle est portée devant l'inspecteur-général de la navigation, lequel propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, l'inspecteur-général en réfère dans délai à la Commission, mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit, de même que dans toute la cause, au nom de la Commission européenne désigne les arbitres choisis par chaque partie et stipule, qu'en cas de partage d'avis, les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre qui vide le différend, en se prononçant lui-même.

La signature apposée sur le compromis par la partie adverse doit être légalisée par l'autorité compétente, et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie de l'inspection-générale, de même que la minute du jugement.

L'inspection générale prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires.

Elle agit, en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission européenne, elle est notifiée sans délai au capitanat de port à Soulina et à la caisse de navigation, et l'inspecteur-général de la navigation peut être chargé par la Commission d'en poursuivre l'exécution par les voies de droit.

Titre VI.

Des Contraventions.

§ 38.

Aux termes de l'article 151 du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870, l'inspecteur-général connaît, en premier ressort, des contraventions commises contre les dispositions dudit règlement, dans les limites de ses attributions.

Il est chargé, non seulement de prononcer les jugements, mais encore de rechercher et de constater les contraventions dans l'étendue de son ressort, avec l'assistance du chancelier de l'inspection et des

1871 surveillants des quatre sections fluviales, lesquels fonctionnent, à cet effet, comme officiers de police judiciaire.

L'inspecteur-général dresse des procès-verbaux circonstanciés des contraventions qu'il constate par lui-même, et reçoit les rapports, dénonciations et plaintes qui lui sont adressés par les surveillants, par les pilotes du service fluvial ou par tous autres.

Les surveillants des quatre sections fluviales recherchent et constatent les contraventions dans l'étendue de leurs sections respectives; ils peuvent également constater celles qui sont commises sous leurs yeux dans les limites d'une autre section, en l'absence du surveillant de cette section. Les surveillants auxiliaires ne peuvent exercer la police judiciaire que dans la section ou pour l'objet spécial qui leur est assigné.

Lorsque les contraventions sont constatées par le chancelier ou par les surveillants, ils en consignent, dans des procès-verbaux ou rapports, le temps, le lieu, la nature et les circonstances, ainsi que les preuves et indices à la charge de ceux qui en sont réputés coupables. Ils ont soin notamment de prendre, aussi exactement que possible, les noms du bâtiment contrevenant et de son capitaine, et le numéro de l'estampille apposée par la caisse de navigation sur le rôle d'équipage.

Les procès-verbaux sont rédigés par l'agent qui a constaté la contravention; ils sont par lui affirmés sincères et véritables, et transmis, dans le plus court délai possible, à l'inspecteur-général.

Les rapports peuvent être faits oralement dans la forme qui sera indiquée ci-après.

Le surveillant qui constate une contravention est tenu, dans tous les cas où il lui est possible de rejoindre le bâtiment à bord duquel elle a été commise, de notifier au capitaine qu'une poursuite est intentée contre lui. Cette notification est faite par écrit, au moyen d'un coupon détaché d'un livre à souche dont chaque surveillant est muni.

Les rapports oraux des surveillants, de leurs auxiliaires, et ceux des pilotes immatriculés, sont inscrits, à la suite les unes des autres, sans blancs, lacunes ni interlignes, sur un registre spécial tenu dans le bureau de l'inspecteur-général; ils sont, de même que les procès-verbaux, affirmés sincères et véritables, et signés, tant par celui sur les déclarations duquel ils sont dressés, que par l'inspecteur-général qui les reçoit.

§ 39.

Lorsqu'il y a lieu d'entendre des témoins, leurs dépositions sont reçues par l'inspecteur-général ou par le chancelier de l'inspection, et il en est dressé un procès-verbal indiquant les noms, prénoms,

âge, profession et domicile des témoins et relatant leurs principales 1871
dépositions.

Lorsque les témoins doivent prêter serment, l'inspecteur-général est seul autorisé à en recevoir la prestation et les déclarations faites, sans qu'il puisse déléguer qui que ce soit à cet effet, sauf le cas où le chancelier de l'inspection est investi de la plénitude de ses attributions, par une délégation de la Commission européenne, conformément au paragraphe 2 de la présente instruction.

Les témoins sont toujours entendus successivement, hors la présence les uns des autres.

Leurs dépositions peuvent également être reçues par l'organe de l'autorité consulaire ou locale dont ils relèvent, dans la forme prescrite par leurs lois nationales.

§ 40.

Les jugements rendus en matière de contravention par l'inspecteur-général de la navigation, sont prononcés au nom de S. M. I. le Sultan. Ils sont motivés sommairement, et ils énoncent les faits constituant la contravention, les circonstances aggravantes ou atténuantes, la disposition à laquelle il a été contrevenu, et celle qui porte la pénalité appliquée.

Ils mentionnent, en outre, qu'ils sont rendus en premier ressort, et qu'en cas d'appel, ils sont exécutoires par provision.

Lorsque le jugement de condamnation prononcé contre le capitaine d'un bâtiment de mer ne peut être notifié à la personne, la notification est faite en la chancellerie de l'autorité locale ou consulaire de laquelle relève la partie condamnée, et ce, dans le port de destination du bâtiment, si la contravention a été commise pendant le voyage à la remonte, et dans le port de Soulina, si elle a été commise pendant le voyage à la descente. Dans l'un et dans l'autre cas, copie du jugement est également transmise, sans délai, au capitaine du port de Soulina.

Tout jugement de condamnation prononcé contre les capitaines ou patrons des bâtiments, ou contre les pilotes, est notifié, en outre, par l'inspecteur-général à l'agent-comptable de la caisse de navigation de Soulina, chargé de poursuivre le recouvrement des amendes.

En cas de condamnation prononcée contre un habitant des rives pour contravention à la police du chemin de halage, la notification et l'exécution du jugement sont poursuivies, sur les diligences de l'inspecteur-général, devant l'autorité compétente.

§ 41.

Les appels portés devant la Commission européenne contre les jugements rendus par l'inspecteur-général, en matière de police de la

1871 navigation, peuvent être formulés par les parties en la chancellerie de l'inspecteur qui les transmet, sans délai, à la Commission, avec la copie du jugement de première instance et son rapport sur les moyens de défense produits par l'appelant.

Les actes reçus par l'inspecteur-général, et les copies qu'il en délivre, sont entièrement gratuits et il en est fait mention sur les expéditions.

Titre VII.

Des rapports de l'inspecteur-général avec la Commission européenne, ses organes et les autorités étrangères.

§ 42.

L'inspecteur-général correspond directement avec la Commission européenne, et lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la suscription: „A la Commission européenne du Danube, à Galatz".

Il est bien entendu que l'inspecteur-général peut également correspondre directement, dans la forme officielle, avec chacun des membres de la Commission, et leur transmettre tous renseignements qui lui seraient demandés par eux touchant le service de l'inspection.

§ 43.

L'inspecteur-général et le capitaine du port de Soulina correspondent directement entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent l'un vis-à-vis de l'autre, dans les limites de leurs attributions respectives, avec une entière indépendance, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions dans l'intérêt général de la navigation qui en constitue le seul objet. Ils ne doivent pas perdre de vue que le service de l'inspection et celui du capitanat du port sont intimément liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 44.

L'inspecteur-général correspond de même directement avec l'ingénieur en chef de la Commission, ou en cas d'absence de ce dernier, avec l'agent chargé de le remplacer, et il facilite au service technique, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études entreprises sur le cours du fleuve.

Il est également autorisé, lorsque l'intérêt de la police fluviale l'exige, notamment pour dégager les courbes du bras de Soulina des navires que le vent contraire y retient, de même que pour les secours à donner aux bâtiments en danger de naufrage ou échoués, à requérir

les services du remorqueur ou ceux de tout autre bâtiment appartenant à la Commission européenne, en s'adressant directement à leur capitaine ou patron. 1871

§ 45.

L'inspecteur-général correspond directement avec le directeur de la caisse de navigation de Soulina, pour le recouvrement des amendes infligées par lui et pour ce qui concerne le payement des taxes du pilotage fluvial obligatoire.

A l'expiration de chaque année, et au plus tard, le 15 janvier de l'année suivante, l'inspecteur-général adresse au directeur de la caisse un état complet des bâtiments mouillés ou en cours de navigation dans le fleuve, entre Braïla et Soulina, à la date du 31 décembre. Cet état doit indiquer le nom et la nationalité de chaque bâtiment, le nom de son capitaine et le numéro de l'estampille apposée sur son rôle d'équipage par la caisse de navigation, à l'entrée du bâtiment dans le Danube. Il ne comprend pas les bâtiments mouillés dans le port même de Soulina.

§ 46.

L'inspecteur-général correspond directement avec les autorités consulaires et locales de Toultcha, d'Ismaïl et de Soulina, mais il ne peut correspondre avec ces mêmes autorités, dans les ports de Galatz et de Braïla, autrement que par l'intermédiaire de la Commission européenne.

§ 47.

En cas de résistance, de la part des capitaines, aux injonctions qui leur sont faites par l'inspecteur-général, par le chancelier ou par les surveillants, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, et conformément aux dispositions des règlements en vigueur, l'inspecteur-général est autorisé à demander l'intervention du bâtiment de guerre sous l'action duquel les contrevenants se trouvent placés.

§ 48.

Les présentes instructions demeureront en vigueur jusqu'au moment où les règlements prévus par l'article 37 du traité de Paris auront été mis à exécution en aval d'Isaktcha; en attendant, elles pourront être développées et modifiées, suivant les besoins, par la Commission européenne. L'inspecteur-général est autorisé à proposer à ladite Commission, d'y introduire telles modifications dont elle expérience lui aurait démontré la nécessité ou l'utilité.

Il est bien entendu, d'ailleurs, qu'elles n'ont point pour effet de révoquer les instructions spéciales et détaillées données à l'inspecteur-général par la Commission, sur les diverses branches de son service,

1871 en tant que leurs dispositions ne sont pas contraires à celles des présentes instructions.

Fait à Galatz, le cinq juillet mil huit cent soixante-onze.

Signé A. *d'Avril.* B. *Berio.*
J. *Stokes.* *Ismaïl.*

II. Instruction au Capitaine du port de Soulina.

Dispositions Générales.

§ 1.

Conformément à l'article 4 du règlement de navigation et de police applicable à la partie du bas-Danube située en aval d'Isaktcha arrêté par la Commission européenne du Danube, le 8 novembre 1870, le capitaine du port de Soulina est chargé spécialement de la police de ce port et de la rade.

Ses attributions comprennent, indépendamment de la surveillance des bâtiments mouillés ou naviguant dans le port ou dans la rade:

Le service du pilotage à l'entrée et à la sortie du fleuve;

La surveillance des opérations d'allége, en tant qu'elles s'effectuent à l'embouchure;

Le service du sauvetage et les premiers actes conservatoires, en cas de sinistre survenu dans le port ou sur le littoral;

Le service des phares de Soulina, de Saint-Georges et de l'île des serpents.

Le capitaine du port est appelé, en outre, à assurer la perception des droits de navigation prélevés à l'embouchure de Soulina et le recouvrement des amendes encourues pour contravention aux règlements sur la police de la navigation.

Enfin, il agit comme autorité judiciaire de première instance, pour le jugement des contraventions commises contre les dispositions du tarif des droits de navigation, et des contraventions de police, en tant que ces dernières sont commises dans l'étendue de son ressort.

§ 2.

Indépendamment du capitaine de port et des employés de sa chancellerie, rétribués par le Gouvernement Ottoman, l'administration du port de Soulina comprend encore les employés ci-après désignés qui sont rétribués par la caisse de la Commission européenne, savoir:

1° Un premier bosseman pour la police des bâtiments mouillés dans le port, rétribué à raison de 2400 francs par an, et un second bosseman rétribué à raison de 2220 francs par an;

2° Un cavass, pour le service de la chancellerie, rétribué à 1871
raison de 1800 francs par an;

3° Trois gardiens pour le phare de Saint-Georges, rétribués:

Le premier gardien, à raison de 2172 francs par an;

Le second, à raison de 1716 francs par an;

Et le troisième, à raison de 1284 francs par an;

4° Et deux gardiens pour le phare de la digue du Nord à Soulina, rétribués, le premier, à raison de 2172 francs par an, et le second, à raison de 1716 francs par an.

Pour ce qui concerne le corps des pilotes de l'embouchure, il en sera parlé au Titre III de la présente instruction.

§ 3.

Les employés désignés au paragraphe précédent, de même que ceux de la chancellerie du capitanat de port, sont placés sous l'autorité directe du capitaine du port, lequel est en rapport immédiat avec la Commission européenne du Danube.

La surveillance intérieure du port, en ce qui concerne le mouillage des bâtiments et la désignation de leurs évitées, est faite par le chef-pilote, sous les ordres du capitaine du port.

La tâche des bossemans est de surveiller les opérations de chargement et de déchargement, notamment en ce qui concerne le lest, de recueillir les laissez-passer que les bâtiments et alléges sont tenus de présenter à la sortie du port, et de faire les rapports journaliers sur le mouvement des entrées et des sorties.

§ 4.

Le bureau du capitaine du port est ouvert régulièrement du lever au coucher du soleil.

Le capitaine du port et ses employés sont tenus, toutefois, même en dehors des heures ordinaires de bureau, de prêter secours et assistance aux bâtiments qui réclameraient d'urgence leurs services.

En prévision de ces cas exceptionnels, il y a toujours un homme de garde dans le bureau du capitanat.

§ 5.

Le capitaine du port est autorisé à percevoir des droits de chancellerie, à raison des actes de juridiction volontaire pour lesquels il est requis de prêter son ministère. Le montant de ces droits est réglé par le tarif annexé à la présente instruction, sous la lettre *A*.

Il ne peut être perçu aucun droit à raison des actes que le capitaine du port dresse d'office, ni pour les actes judiciaires relatifs à la poursuite et au jugement des contraventions sur lesquelles il est appelé à prononcer en premier ressort.

1871

Dispositions spéciales.

Titre I.

De la police du port et de la rade de Soulina.

§ 6.

Les articles 10, 17 et 23 du règlement du 8 novembre 1870, prescrivent aux capitaines des bâtiments de produire leurs papiers de bord au capitanat du port, qui les transmet, s'il y a lieu, à l'autorité consulaire compétente.

Le capitaine du port n'a point à intervenir dans les rapports des capitaines avec les autorités desquelles ils relèvent.

Il est cependant de son devoir de faciliter aux agents consulaires de Soulina les moyens d'amener leurs nationaux à l'observation de leurs lois et règlements particuliers. Il convient que les papiers des bâtiments soient remis, à cet effet, directement par le capitanat du port aux consuls, lorsque ceux-ci le demandent, la dernière expédition pour le départ des bâtiments devant d'ailleurs se faire toujours à la chancellerie du capitanat.

Aux termes des articles 17 et 23, les capitaines des bâtiments sont tenus d'effectuer, en personne, la production de leurs papiers au capitanat de port; cette formalité ne peut être imposée aux capitaines des paquebots qui font des voyages périodiques, lorsqu'ils traversent le port de Soulina; il suffit, dans ce cas, que le rapport du capitaine soit déposé par l'officier chargé de présenter à l'office sanitaire la patente de santé du bâtiment.

Lorsque les capitaines sont obligés par les règlements en vigueur de laisser leurs papiers de bord déposés au bureau du capitaine de port, celui-ci leur en délivre un récépissé qui indique notamment le numéro de la dernière estampille, non annulée, apposée par la caisse de navigation sur le rôle d'équipage.

Ce récépissé est délivré sans frais.

§ 7.

Ainsi que le prescrit l'article 16, les capitaines des bâtiments qui entrent dans le port de Soulina prennent leur mouillage au point qui leur est indiqué par les pilotes.

Le port est divisé, à cet effet, en sections transversales dont le nombre est provisoirement fixé à quatre, et qui portent des numéros d'ordre en partant de la mer. Les limites de ces sections sont indiquées par des poteaux de couleur différente, placés sur les deux rives du fleuve.

La première section est réservée aux bâtiments de guerre de station et aux bâtiments de transport employés au service de la

Commission européenne; elle sert également pour le mouillage et pour 1871
l'établissement des débarcadères des bateaux à vapeur.

La seconde section est réservée aux remorqueurs et aux navires chargés qui viennent des différents ports du Danube, et qui attendent le vent favorable pour prendre la mer, ainsi qu'aux alléges à voiles chargées.

La troisième section est réservée aux bâtiments allant à la remonte, et qui ne s'arrêtent à Soulina que pour attendre le vent favorable, ainsi qu'aux alléges à voiles vides.

La quatrième section est réservée aux bâtiments qui, après avoir déchargé leur lest à l'endroit qui leur a été indiqué lors de leur entrée dans le port, prennent tout ou partie de leur chargement dans le port de Soulina. Elle est divisée en évitées numérotées, de telle sorte que chaque bâtiment mouille dans l'évitée qui lui aura été assignée.

Les radeaux et trains de bois qui arrivent dans le port de Soulina, pour y stationner avant de prendre la mer, ne peuvent descendre en aval des corps-morts spécialement établis pour leur usage, en amont de la quatrième section; ceux qui arrivent en destination de la ville, chargés de marchandises ou de matériaux pour l'usage local, abordent dans l'intérieur du port, aux endroits désignés à cet effet par l'ingénieur en chef de la Commission.

Les transports à vapeur et les schlepps des compagnies continueront, comme par le passé, à s'amarrer aux corps-morts ou aux débarcadères qui leur ont été assignés.

§ 8.

Par dérogation au paragraphe précédent, une partie de la première section du port est affectée au mouillage des bâtiments chargés de pétrole ainsi que des bâtiments et alléges qui rentrent en relâche dans les cas prévus par les articles 24, 25, 102 et 103 du règlement de navigation et de police en date du 8 novembre 1870.

Ces trois catégories de bâtiments sont mouillées sur la rive gauche, dans l'ordre suivant, en partant de la mer:

1° Les bâtiments chargés de pétrole, auprès des corps-morts les plus rapprochés de l'embouchure;

2° Les bâtiments de mer rentrés en relâche;

3° Les alléges qui rentrent chargées, en tout ou en partie.

Le mouillage des alléges est limité cependant, par l'extrémité inférieure du quai construit pour les besoins des travaux, et de telle sorte que l'accès de ce quai reste toujours libre. En cas d'encombrement, il peut être assignée aux alléges un autre mouillage dans lequel elles puissent être facilement surveillées par l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation.

1871 Sauf les cas prévus par le présent paragraphe, et les cas de force majeure, l'espace compris entre le phare et la première section doit rester toujours complètement libre.

§ 9.

Les bâtiments de mer qui rentrent en relâche dans le port de Soulina sont inscrits par le capitaine de port sur un registre spécial qui contient notamment;

Le nom et la nationalité du bâtiment;

Le chiffre de son tonnage et celui de son tirant d'eau;

Le nom du capitaine;

Le numéro de la dernière estampille apposée sur le rôle d'équipage par la caisse de navigation;

La date et les motifs de la rentrée;

La date de la sortie.

Ces bâtiments ne peuvent sortir du port avant d'en avoir fait la déclaration au bureau du capitaine de port, lequel, de son côté, en donne avis à la caisse de navigation, sans aucun délai.

Sur cet avis, le directeur de la caisse délivre un certificat constatant que les bâtiments prêts à sortir n'ont aucune nouvelle taxe à payer, lequel certificat est visé par le capitaine de port et tient lieu du laissez-passer nécessaire pour la sortie.

En ce qui concerne les alléges rentrées en relâche, elles ne sont pas tenues de se munir, pour ressortir du port, du laissez-passer prescrit par l'article 100 du règlement du 8 novembre 1870.

Lorsque plusieurs alléges rentrées en relâche passent simultanément la nuit au mouillage spécial qui leur est assigné conformément au paragraphe précédent, le directeur le la caisse de navigation a la faculté de requérir l'apposition du sceau du capitaine de port, sur les ouvertures de la cale de ces alléges.

Dans ce cas, les alléges ne peuvent sortir du port pour continuer le déchargement de leur cargaison, avant que l'intégrité des scellés n'ait été reconnue par l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation, en présence du bosseman ou de tout autre employé du capitanat de port.

§ 10.

En dehors de l'intervention qu'il a le droit d'exercer lorsqu'il en est requis, aux termes de l'article 6 du règlement du 8 novembre 1870, le capitaine du port n'a point à se préoccuper du maintien de la discipline dans les équipages des bâtiments; il veille, toutefois, à ce que les matelots ne troublent point l'ordre général du port; ils doivent être tenus de rentrer à bord aussitôt après le coup de canon tiré le soir par le bâtiment turc de station.

En cas d'incendie, soit à terre, soit à bord d'un bâtiment, et s'il 1871
y a danger pour les navires mouillés, le capitaine du port requiert les capitaines de ces navires d'envoyer une partie de leur équipage pour concourir aux travaux de sauvetage. Les matelots non commandés pour ce service restent consignés à leur bord pendant la durée de l'incendie.

§ 11.

Les réparations qu'exige l'état d'un bâtiment ne peuvent être effectuées que dans un endroit désigné à cet effet par le capitaine du port, qui veille à ce que les travaux de réparation ne portent aucune entrave à l'exercice de la navigation.

L'autorisation formelle et préalable du capitaine du port est nécessaire à quiconque veut entreprendre la construction d'échelles, quais et autres établissements dans le fleuve et à terre près des rives.

Cette autorisation n'est accordée que si l'utilité de la construction projetée est dûment constatée, et avec l'assentiment de la Commission européenne du Danube, laquelle pose les conditions jugées nécessaires dans l'intérêt public, et auxquelles la partie est tenue de se conformer.

Le capitaine du port veille à ce qu'il ne soit entrepris aucuns travaux sans autorisation, et il s'oppose à la continuation de ceux qui seraient indûment commencés.

La largeur des quais, sur les deux rives du bras de Soulina est fixée, pour toute l'étendue du port, à 19 archines de Turquie, soit 47 pieds anglais ou 14 mètres 40 centimètres. Cette largeur est prise à partir de la palissade de revêtement ou du tracé de ce revêtement tel qu'il a été adopté par la Commission européenne.

Le capitaine du port veille à ce qu'il ne soit fait aucun empiètement sur l'alignement ainsi fixé, par de nouvelles bâtisses ou clôtures, et en cas de doute sur le tracé de cet alignement, il s'adresse au chef du service technique de la Commission.

Le lest mis à terre dans le port de Soulina appartient aux autorités du port, qui en font emploi dans l'intérêt général, à moins que l'ingénieur préposé au service technique de l'embouchure ne demande qu'il soit mis à sa disposition pour les besoins de ses travaux.

Le lest flottant peut être vendu. Dans ce cas, il est considéré comme cargaison, et l'acheteur en dispose librement.

§ 12.

Nul ne peut entreprendre, ainsi que le porte l'article 28 du règlement, de retirer sans l'autorisation du capitaine du port, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés, soit dans le port, soit sur la rade.

1871 Cette autorisation est accordée aux ayants-droit après l'accomplissement des formalités ci-après:

Le capitaine d'un bâtiment qui a été obligé, par suite de mauvais temps ou par tout autre cas de force majeure, d'abandonner des ancres, chaînes etc., peut charger un agent muni de sa procuration écrite, de reprendre les objets abandonnés, dont il indique le poids ou les dimensions approximatives et les signes qui peuvent aider à les faire reconnaître.

Sur la déclaration de cet agent, le capitaine du port délivre, sans frais, une autorisation écrite de retirer les objets abandonnés, en indiquant, dans cette autorisation, les poids, dimensions et signes distinctifs des dits objets.

Les objets récupérés sont présentés à un employé que le capitaine du port désigne à cet effet une fois pour toutes, et qui vérifie leur identité avec ceux à raison desquels l'autorisation a été donnée.

Si l'identité est constatée, les objets récupérés sont laissés en la possession de l'agent des ayants-droit, lequel est tenu d'en donner un récépissé par écrit au capitaine du port.

Dans le cas contraire, les objets recouvrés sont retenus par le capitaine du port qui en donne reçu à celui qui les a retirés, avec une rétribution de trente pour cent de la valeur desdits objets, pour indemnité des frais de sauvetage. Les ayants-droit à la propriété des objets recouvrés sont alors mis en demeure, par une publication faite à Soulina, de les retirer contre le remboursement des frais de sauvetage, dans l'année de la publication.

Si aucun ayant-droit ne se présente avant l'expiration de ce délai, les objets recouvrés sont vendus aux enchères et le produit de la vente est versé dans la caisse du capitanat, après déduction des frais de sauvetage.

L'employé chargé de surveiller les travaux de sauvetage est tenu de se transporter en rade chaque fois que sa présence y est nécessaire, qu'il s'agisse de remettre les objets recouvrés au bâtiment auquil ils appartiennent, ou de les employer au sauvetage du bâtiment après naufrage.

§ 13.

Le capitaine du port est tenu de porter les plus prompts secours aux bâtiments en danger. En cas d'échouement et de naufrage, il est chargé de pourvoir aux premiers besoins les équipages, dont il requiert, à cet effet, l'admission dans l'hôpital de la marine de Soulina, conformément à l'article 6 du règlement en date du 23 avril 1869, sur le service de cet établissement.

En ce qui concerne le sauvetage du navire et de la cargaison, l'intervention du capitaine du port s'exerce dans les limites déterminées ci-après.

Il est spécialement chargé de faire dresser un procès-verbal 1871
circonstancié du sinistre et de faire les actes conservatoires nécessaires pour sauvegarder les intérêts des ayants-droit en leur absence; il est autorisé, en conséquence, à faire vendre par voie d'enchère, à défaut d'une autorité consulaire compétente, les marchandises avariées dont la conservation serait reconnue impossible; quant aux apparaux et autres objets recueillis, il les fait mettre sous bonne garde après en avoir dressé un inventaire détaillé.

Après avoir dirigé ces premières operations, le capitaine du port remet tous les actes dressés par lui à la plus proche autorité consulaire ou autre compétente, à laquelle il remet l'administration du sauvetage, en lui laissant le soin d'arrêter la liquidation définitive.

Si le capitaine du port juge que la position d'un bâtiment naufragé constitue un danger ou une entrave pour la navigation, il en informe, sans aucun délai, la Commission européenne et le chef du service technique de Soulina, et il exerce, à l'égard des travaux de sauvetage, des attributions identiques à celles qui sont conférées à l'inspecteur-général de le navigation par les articles 69, 70 et 71 du règlement du 8 novembre 1870, en ce qui concerne les naufrages survenus dans le cours du fleuve.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que tous travaux à exécuter d'office dans l'intérêt de la navigation, pour l'enlèvement ou la destruction de bâtiments naufragés ou de leurs débris, sont effectués par les agents techniques de la Commission européenne.

Les dispositions faisant l'objet du présent paragraphe sont spécialement applicables aux cas de naufrage, d'échouement ou d'avaries, prévus par l'article 29 du règlement du 8 novembre 1870, c'est-à-dire à ceux qui surviennent dans le port ou sur la rade de Soulina. Le capitaine du port est tenu, d'ailleurs, aussitôt qu'il est informé de l'accident, d'en donner avis au consul du pavillon, si celui-ci réside à Soulina, tout en conservant la direction et la responsabilité des mesures de sauvetage.

Lorsque le naufrage ou échouement a lieu en dehors des eaux du port ou de la rade de Soulina, le capitaine du port a les mêmes devoirs et exerce les mêmes attributions que ceux qui viennent d'être précisés, sauf toutefois le cas où le consul du pavillon déclare prendre sous sa propre responsabilité les opérations de sauvetage, dès leur début. Le capitaine du port est tenu, dans ce cas, de prêter toute son assistance au consul, lequel demeure engagé pour la restitution du matérial mis à sa disposition et appartenant à l'administration du port.

1871

Titre II.

De la police du fleuve.

§ 14.

La surveillance de la police fluviale étant réservée à l'inspecteur-général de la navigation, le capitaine du port de Soulina n'a point à y intervenir, en règle générale.

Il peut arriver cependant que, dans certains cas, le capitaine du port ait compétence pour juger et punir des contraventions commises pendant la navigation du fleuve, mais qui ne seraient constatées que dans le port de Soulina.

Ces cas sont les suivants:

Si un train de bois arrive dans le port avec un tirant d'eau plus considérable que celui qui est prescrit par l'article 60 du règlement du 8 novembre 1870;

Le cas où un radeau arrive dans le port en contravention à l'une des dispositions des articles 61 et 62 dudit règlement;

Le cas où un bâtiment à vapeur entre dans le port en descendant le fleuve, avec un ou plusieurs bâtiments remorqués en contravention aux deux derniers alinéas de l'article 43 du même règlement;

Enfin, le cas où les bâtiments à voiles ou à vapeur arriveraient dans le port pendant la nuit, sans porter les feux prescrits par l'article 52 dudit règlement.

Il importe, toutefois, qu'avant de prononcer l'application des pénalités encourues à raison de ces contraventions, le capitaine du port s'assure qu'il n'y a point eu de jugement émané de l'inspecteur-général, ou tout au moins, qu'il n'a été reçu à Soulina, soit à la caisse de navigation, soit au capitanat du port, aucune notification d'un pareil jugement, au moment où le bâtiment contrevenant se présente pour prendre son expédition de sortie.

L'attention du capitaine du port est, en outre, spécialement appelée sur l'observation des articles 73 et 74 du règlement susénoncé. Le certificat constatant le tirant d'eau des bâtiments qui partent de Soulina sur lest pour remonter le fleuve, doit être détaché d'un registre à souche; il est rédigé sur la base de la déclaration faite par le pilote qui a dirigé le bâtiment à l'entrée du port.

Titre III.

Du pilotage à l'embouchure.

§ 15.

Le corps des pilotes chargés de diriger les bâtiments à l'embouchure de Soulina se compose:

1° D'un chef-pilote; 1871

2° D'un sous-chef;

3° De douze pilotes titulaires;

4° D'un nombre indéterminé de pilotes auxiliaires, qui ne sont employés qu'en cas d'insuffisance du nombre des pilotes titulaires.

Les chef et sous-chef pilotes et les pilotes titulaires n'ont point de traitement fixe; ils sont rétribués au moyen de la répartition qui se fait entre eux d'une partie du produit des taxes de pilotage perçues à l'embouchure de Soulina par la caisse de navigation, et dont le montant est compris dans les droits de navigation établis par la Commission européenne conformément au traité de Paris.

Les taxes afférentes au pilotage sont les suivantes:

1° Dix-neuf centimes par tonneau de jauge imposable, à prendre sur les droits de navigation payés à la sortie du fleuve, par les bâtiments à voiles et les bateaux à vapeur de commerce non périodiques, jaugeant plus de trente tonneaux et portant plus du tiers de leur charge;

2° La même quotité, sur les droits acquittés par ces deux catégories de bâtiments, s'ils entrent dans le Danube avec plus et en ressortent avec moins du tiers de leur charge;

3° Dix francs par bâtiment, à prendre sur le droit fixe de cent francs acquitté par les bâtiments qui restent mouillés en rade de Soulina;

4° Enfin, dix-neuf centimes par tonneau de jauge imposable, à prendre sur la taxe acquittée par les bâtiments de plus de cent tonneaux qui entrent dans le port de Soulina et en ressortent avec moins du tiers de leur charge, et par les bâtiments de mer qui font exceptionnellement service d'alléges.

A l'expiration de chaque mois, le directeur de la caisse de navigation de Soulina calcule le total du produit des taxes de pilotage perçues pour le service de l'embouchure pendant le mois écoulé.

Ce produit est divisé en soixante-sept parts égales qui sont attribuées:

Quatre, au chef-pilote;

Trois, au sous-chef;

Deux, à chacun des douze pilotes titulaires;

Et le surplus, soit trente-six soixante-septièmes, à un fonds spécial intitulé: *Fonds du pilotage à Soulina.*

Les pilotes auxiliaires sont rétribués à raison de huit francs par bâtiment piloté, à l'entrée ou à la sortie du port.

Les parts des pilotes titulaires, qui par suite de congé temporaire ou par tout autre motif, auraient perdu, en tout ou en partie, leur droit à la répartition des taxes de pilotage, sont acquises au fonds du pilotage, à moins que le pilote titulaire n'ait été remplacé par l'un

1871 des pilotes auxiliaires; auquel cas ce dernier reçoit la part de celui qu'il remplace, au prorata du temps couru.

Le payement des sommes revenant aux pilotes titulaires est effectué en leurs mains par le directeur de la caisse de navigation, sur une quittance collective signée par le chef-pilote, par le sous-chef, par l'un des pilotes titulaires, à tour de rôle, et légalisée par le capitaine de port.

Le salaire des pilotes auxiliaires est également payé aux ayants-droit par le directeur de la caisse de navigation, sur la présentation d'un certificat signé par le chef-pilote, visé par le capitaine de port et constatant le nombre de bâtiments piloté par chaque pilote auxiliaire. A l'appui de ce certificat, le pilote auxiliaire est encore tenu de produire le billet d'embarquement qui lui est délivré, pour chaque opération, par le chef-pilote, conformément au paragraphe 21 ci-après.

§ 16.

Le *fonds du pilotage* est alimenté, mois par mois, par le versement qui est opéré dans ce fonds des trente-six soixante-septièmes du produit brut des taxes de pilotage prélevées, avec les droits de navigation, conformément au paragraphe 15 ci-dessus.

Par contre, ce fonds doit pourvoir aux dépenses ci-après énumérées:

1° Toutes les dépenses faites pour le service des embarcations à vapeur employées au pilotage et à la police du port, telles que salaire des mécaniciens, chauffeurs et matelots de ces embarcations, prix du charbon, de l'huile et des autres fournitures consommées par leurs moteurs;

2° Les frais d'entretien et de réparation de ces embarcations et de leurs appareils, y compris le renouvellement des chaudières et le prix de toutes pièces de rechange;

3° Le salaire des pilotes auxiliaires, lorsqu'ils sont employés;

4° Enfin, les secours et indemnités pouvant être alloués aux pilotes ou à leurs familles, en cas d'accident ou de maladie.

La comptabilité du *fonds du pilotage* est tenue par le directeur de la caisse de navigation de Soulina, lequel conserve entre ses mains les sommes appartenant à ce fonds, dont il adresse chaque mois à la Commission européenne, un compte détaillé, avec les pièces justificatives des dépenses à l'appui.

Les dépenses relatives au service, à l'entretien et aux réparations des embarcations à vapeur sont ordonnancées, soit par la Commission elle-même, soit par le chef de son service technique; les secours et indemnités aux pilotes ou à leurs familles ne peuvent être payés que sur ordonnance spéciale et nominative émanée de la Commission européenne.

La Commission détermine, dans l'intérêt du service du pilotage et des pilotes, l'emploi des excédants de recette que le fonds du pilotage peut présenter. 1871

§ 17.

La direction du corps des pilotes de Soulina appartient au capitaine du port qui nomme le chef-pilote ainsi que le sous-chef; il nomme également les pilotes titulaires et auxiliaires sur la proposition du chef-pilote; il juge et punit les infractions commises par les pilotes pendant le service; il maintient l'ordre et la discipline parmi eux, et prononce sur les différends qui peuvent survenir, soit entre les pilotes, soit entre ceux-ci et leurs chefs.

Le chef-pilote est chargé, sous la direction générale du capitaine du port, de régler spécialement le service et de surveiller le sous-chef et les pilotes, tant dans l'exercice de leurs fonctions que dans leur conduite privée.

Le sous-chef dirige, sous les ordres du chef-pilote, le détail du service dans la passe, notamment à l'arrivée des bâtiments qui viennent de la mer; il remplace le chef-pilote en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier.

Les pilotes titulaires sont chargés du service ordinaire du pilotage dans la passe de l'embouchure de Soulina. Les pilotes auxiliaires sont appelés à diriger les bâtiments en cas d'insuffisance des pilotes titulaires.

§ 18.

Tout aspirant à la place de chef-pilote, de sous-chef, de pilote titulaire ou auxiliaire, est tenu de justifier:

Qu'il est agé de plus de 24 ans;

Qu'il est domicilié ou qu'il a l'intention d'établir son domicile à Soulina;

Qu'il a servi pendant quatre ans, au moins, à bord d'un bâtiment de mer;

Et qu'il possède les connaissances nécessaires pour l'exercice de la profession de pilote.

Les aspirants subissent, à cet effet, un examen spécial devant une commission composée:

Du capitaine du port de Soulina;

De deux capitaines du commerce;

Du chef-pilote, ou en son absence, du sous-chef;

Et de deux pilotes titulaires.

Cette commission est présidée par le capitaine du port, dans le bureau duquel elle tient ses séances.

Les aspirants sont examinés notamment sur la connaissance de la boussole, sur la théorie et la pratique de la manœuvre des voiles,

1871 sur le maniement du gouvernail, sur le calcul du tirant d'eau des bâtiments, sur les manœuvres du mouillage et de l'appareillage, sur la connaissance des conditions locales de l'embouchure de Soulina et des parties avoisinantes de la mer, sur les mesures à prendre en cas de danger d'échouement, d'abordage ou de naufrage, sur le sauvetage des bâtiments naufragés.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les membres de la commission, et l'aspirant qui a répondu d'une manière satisfaisante aux questions qui lui ont été posées reçoit un certificat de capacité signé par le capitaine du port et par le chef-pilote.

Les pilotes titulaires sont choisis d'abord, et après eux les pilotes auxiliaires, parmi les aspirants qui ont subi avec le plus de succès l'épreuve de l'examen; en tout état de cause, les marins qui ont obtenu le certificat de capacité dont il est parlé ci-dessus, sont seuls admis pour être proposés par le chef-pilote à la nomination du capitaine du port.

Les pilotes auxiliaires sont choisis de préférence, lorsqu'ils le demandent, et par rang d'ancienneté, pour remplir les places de pilote titulaire devenues vacantes.

Tout membre du corps des pilotes reçoit un brevet constatant sa qualité; ce brevet est rédigé d'après le modèle joint aux présentes instructions (Annexe *B*).

Il est tenu, en outre, au capitanat du port, un registre matricule dans lequel sont inscrits, sous une seule série de numéros d'ordre, les noms et prénoms de tous les pilotes, leur âge et la date de leur nomination.

§ 19.

Le matériel du service des pilotes de l'embouchure comprend:

1° Trois embarcations à vapeur, dont deux sont spécialement affectées au service de la rade et de l'embouchure, et une à la surveillance intérieure du port;

2° Un canot de sauvetage pour les secours à porter en cas de naufrage;

3° Une provision suffisante de câbles destinés au même but.

Ce matériel est fourni par la Commission européenne, mais son entretien est à la charge du fonds du pilotage ainsi qu'il est dit au § 16 ci-dessus.

Les embarcations des pilotes et leur personnel sont placés sous les ordres du capitaine du port. Le chef-pilote est spécialement chargé de veiller à la conservation et à l'entretien de leurs agrès, ainsi que du matériel du pilotage et du sauvetage en général, dont il est personnellement responsable et dont il est dressé chaque

année un inventaire détaillé. Le machiniste de chaque embarcation 1871
à vapeur est responsable de la bonne tenue et de la conservation des appareils moteurs et de tous leurs accessoires, ainsi que du charbon consommé et des autres fournitures.

Pendant le service, les embarcations des pilotes portent le pavillon désigné sous le N° I, au tableau joint aux présentes instructions (Annexe *C*).

L'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation a toujours le droit de prendre passage dans les embarcations employées au service du port et du pilotage et il peut les requérir spécialement auprès des autorités du port, lorsque les besoins de son propre service le commandent.

Les deux embarcations à vapeur destinées aux service de la passe peuvent également être employées dans l'intérêt des travaux en cours d'exécution à l'embouchure, en tant que cela est possible sans compromettre le service du pilotage et ainsi qu'il est dit au paragraphe 45 ci-après. Le capitaine du port s'entend à cet effet avec le chef du service technique.

Au surplus, le service des embarcations à vapeur du pilotage est réglé dans ses détails par une instruction spéciale émanée de la Commission européenne, en date du 16 avril 1870, et qui peut être modifiée suivant les besoins.

§ 20.

Le chef-pilote ou le sous-chef, assisté d'un nombre suffisant des pilotes titulaires commandés à tour de rôle pour ce service, constate, chaque matin, la profondeur du chenal dans la passe; les sondages s'effectuent au moyen d'une perche graduée en pieds anglais.

Le résultat en est immédiatement communiqué au capitaine du port qui fait connaître sans délai, la passe au directeur de la caisse de navigation. Lorsque la profondeur varie, tout changement est signalé par le capitaine du port à la Commission européenne, dans le plus court délai possible, et en règle, par voie télégraphique. Ces indications sont également transmises par le capitaine de port à l'inspecteur-général de la navigation à Toultcha.

La profondeur de la passe est affichée, en outre, au haut de la tour du phare, en chiffres d'une dimension suffisante, pour pouvoir être lus de la rade.

§ 21.

Les pilotes se réunissent chaque matin, à l'heure fixée par le capitaine du port, dans le bureau du chef-pilote, pour recevoir ses ordres et prendre connaissance de la profondeur de la passe.

Ils sont tenus d'entretenir constamment sur la tour du phare de la rive droite une vigie qui annonce, à l'aide des signaux indiqués

1871 dans le tableau joint aux présentes instructions (Annexe *C*), l'arrivée des bâtiments venant de la mer ou descendant le fleuve. Cette vigie observe, en même temps, les mouvements des navires, et en cas de besoin elle avertit immédiatement le chef-pilote ou le capitaine de port.

Lorsque, par suite d'une grande affluence de bâtiments, le nombre des pilotes titulaires est insuffisant, le chef-pilote, après en avoir informé le capitaine du port, requiert le nombre nécessaire de pilotes auxiliaires. Chaque fois qu'un de ces derniers est désigné pour piloter un bâtiment, il lui est délivré par le chef-pilote un billet d'embarquement indiquant le nom et numéro matricule du pilote auxiliaire, ainsi que le nom du bâtiment piloté. Ce billet d'embarquement est daté et signé par le chef-pilote.

§ 22.

Aussitôt qu'un pilote est rendu à bord d'un navire qu'il est chargé de diriger à son entrée dans le fleuve, il justifie de sa qualité au capitaine, si celui-ci l'en requiert, par la présentation de son brevet.

Ainsi que le prescrit l'article 80 du règlement du 8 novembre 1870, le pilote fait connaître au capitaine la profondeur de la passe d'après le dernier sondage et la capitaine, de son côté, lui déclare le tirant d'eau de son navire. Afin d'éviter toute contestation à cet égard, le pilote présente au capitaine un billet d'immersion imprimé qui, après avoir été rempli et signé par le capitaine, est rendu au pilote.

Le pilote est tenu également d'informer le capitaine du bâtiment qu'il est chargé de diriger à son entrée, que sur le Bas-Danube, l'exercice de la navigation est régi par des dispositions faisant loi pour tous les pavillons, et que le texte des règlements en vigueur se trouve en vente au bureau de la caisse de navigation. Il remet d'ailleurs au capitaine, pour s'acquitter de cette obligation, un extrait imprimé en différentes langues des principales dispositions en vigueur, duquel extrait le nombre d'exemplaires nécessaires est remis à chaque pilote par le chef-pilote.

Si pour s'alléger, un navire est contraint de jeter tout ou partie de son lest, le pilote veille à ce que ce déchargement ne soit pas effectué contrairement aux dispositions de l'article 73 du règlement du 8 novembre 1870.

En cas de contravention à ces dispositions, le pilote est tenu de faire immédiatement son rapport au chef-pilote lequel, informe, de son côté, le capitaine du port.

Le pilote chargé de diriger un navire à la sortie, est tenu de s'embarquer avant que le bâtiment ne quitte son mouillage.

§ 23. 1871

Le pilote qui a conduit un bâtiment, à l'entrée ou à la sortie, est en droit de le faire constater par le capitaine, au moyen d'un certificat écrit délivré par ce dernier. Ce certificat doit être contre-signé, le jour même de sa délivrance, par le chef-pilote, et présenté au capitaine du port.

Si un capitaine a des motifs de plainte contre le pilote qui a dirigé son bâtiment, il se pourvoit directement devant le capitaine du port ou devant le chef-pilote. Ces plaintes sont transcrites sur un registre spécial tenu à cet effet par le secrétaire du corps des pilotes, et elles sont signées par le capitaine qui les a formulées.

Le chef-pilote examine les faits imputés au pilote et procède suivant les circonstances.

Le pilote qui a dirigé un bâtiment sous la passe, est tenu d'ailleurs d'en faire, le jour même, son rapport verbal au chef-pilote ou au sous-chef, et de lui signaler exactement les accidents qu'il a pu éprouver, les variations qu'il aurait constatées dans la direction et dans la profondeur du chenal, dans la configuration des bas-fonds, ainsi que les nouveaux obstacles pouvant provenir de bâtiments naufragés ou de leurs débris, ancres ou autres objets abandonnés, et, en général, toutes les circonstances pouvant intéresser la navigation.

§ 24.

Lorsqu'un navire est obligé de traverser l'embouchure pendant une tempête ou par une mer très-grosse, et s'il n'est pas possible à l'embarcation des pilotes de l'aborder, le chef-pilote ou le sous-chef se tient aussi près que possible de la passe, pour guider le navire à l'aide de leurs signaux. Ils doivent être munis à cet effet, d'une perche portant un signal à son extrémité, et qui est tenue verticalement si le navire suit la bonne direction, tandis que dans le cas contraire, elle est inclinée du côté vers lequel le bâtiment doit diriger sa course.

Un pavillon bleu doit être arboré sur la tour du phare lorsque l'état de la mer ne permet pas aux embarcations des pilotes de se rendre sur la rade.

§ 25.

Lorsqu'un bâtiment se trouve en danger de naufrage ou d'échouement, soit en rade, soit dans la passe, soit dans l'intérieur du port, tous les pilotes titulaires et auxiliaires, ainsi que leurs chefs, sont tenus de se réunir pour lui porter secours, aussitôt que le signal prescrit (Annexe *C*) a été donné de la tour du phare. Ils se rassemblent, à cet effet, au bureau du chef-pilote qui prend, sous la surveillance du capitaine du port, la direction des mesures de sauvetage.

1871 En cas d'échouement, le chef-pilote ou le sous-chef, se rend à bord du navire échoué, avec les embarcations et le nombre de pilotes nécessaires, afin de le remettre à flot, s'ils est possible.

S'il y naufrage, les pilotes sont tenus également de prêter aide et assistance, et ils s'efforcent avant tout de sauver l'équipage et les passagers.

Le concours des pilotes pour le sauvetage est entièrement gratuit, à moins que le Capitaine du bâtiment se soit abstenu, sans motif suffisant, de demander un pilote, ou ait refusé de le recevoir à son bord, ou qu'il ait fait une fausse déclaration au sujet du tirant d'eau de son navire.

§ 26.

Le capitaine du port de Soulina, ainsi qu'il est dit à l'article 150 du règlement du 8 novembre 1870, prononce en premier ressort l'application des pénalités encourues par les pilotes à raison des contraventions commises par eux contre les dispositions dudit règlement. L'article 136 lui confère également le pouvoir de les condamner à une amende dont le maximum est fixé à trois cents francs, pour toute contravention à raison de laquelle il n'est pas édicté de pénalité speciale.

En faisant usage de ce pouvoir, le capitaine du port se renferme dans les limites indiquées ci-après:

Si le pilote désigné pour piloter un bâtiment tarde se rendre à bord, il est passible d'une amende de cinquante à cent francs; si le retard provient du chef-pilote ou du sous-chef, et que le pilote désigné n'ait point été averti en temps utile, le chef-pilote ou le sous-chef sera puni de la même peine.

Tout pilote qui étant en état d'ivresse, entreprend de piloter un bâtiment, est passible d'une amende de cent francs au moins et de trois cents francs au plus.

Tout pilote titulaire qui s'éloigne de Soulina sans avoir obtenu un congé par écrit du capitaine du port, est passible d'une amende de dix francs par jour d'absence.

Toute autre contravention non expréssement prévue par le règlement du 8 novembre 1870 ou par les présentes instructions peut être punie d'une amende de vingt à cinquante francs, si elle a été commise par le chef-pilote ou par le sous-chef, et d'une amende de dix à trente francs, si elle a été commise par un pilote.

Les amendes encourues par les pilotes peuvent être converties par le capitaine du port en une suspension d'emploi, à raison de trois jours de suspension pour dix francs d'amende. Le pilote suspendu de ses fonctions perd tout droit, pendant la durée de la suspension, à la répartition du produit des taxes de pilotage.

§ 27. 1871

Indépendamment du cas prévu par l'article 91 du règlement du 8 novembre 1870, le capitaine du port est autorisé à prononcer la destitution contre les pilotes, dans les cas suivants, savoir:

Contre tout pilote qui se sera enivré à bord du bâtiment dont la direction lui est confiée;

Contre tout pilote qui aura exigé ou accepté de la part d'un capitaine une remunération en sus de la taxe de pilotage acquittée par celui-ci, s'il y a eu récidive;

Contre tout pilote qui aura participé à une entreprise d'allége, contrairementaux dispositions de l'article 9, du règlement du 8 novembre 1870; il est bien entendu, d'ailleurs, que la faculté accordée aux pilotes d'entreprendre à fortait d'alléger un bâtiment pour toute la durée du voyage, ne peut être applicable à la seule traversée de l'embouchure de Soulina;

Contre tout pilote qui se sera absenté de Soulina, sans avoir obtenu un congé écrit du capitaine du port, lorsque les jours d'absence se seront élevés à plus de quinze pendant la durée d'un mois.

Il ne peut pas être accordé de congé à plus de quatre pilotes titulaires simultanément, et tout congé dépassant un mois de durée doit être soumis à l'approbation préalable de la Commission européenne.

La destitution, de même que toute condamnation pécuniaire, doit être prononcée par jugement motivé, sauf l'appel devant la Commission européenne.

Lorsqu'un pilote à éte destitué en vertu d'un jugement confirmé en appel, il ne peut être admis de nouveau dans le corps des pilotes de l'embouchure par le capitaine du port sans l'autorisation spéciale et préalable de la Commission.

§ 28.

Le service du pilotage fluvial rentre exclusivement dans les attributions de l'inspecteur-général de la navigation et le capitaine du port de Soulina, n'a point, en général, à y intervenir.

Si le capitaine d'un bâtiment remontant le fleuve s'adresse au capitanat du port pour qu'il lui soit désigné un pilote, ce pilote doit être pris parmi ceux du service fluvial et le capitaine du port requiert le sous-chef de ce service, résidant à Soulina, de désigner le pilote.

Les pilotes de l'embouchure ne peuvent être choisis à cet effet.

Le sous-chef du pilotage fluvial est tenu pareillement d'obtempérer à toute réquisition du capitaine du port en ce qui concerne le service que les pilotes du fleuve peuvent se trouver dans le cas de remplir dans l'intérieur du port, et notamment pour tous renseignements

1871 et déclarations qui seraient nécessaires relativement au voyage des bâtiments pilotés à la descente.

Le capitaine du port, de son côté, prête assistance au sous-chef du pilotage fluvial pour lui faciliter l'accomplissement de son service.

Si un bâtiment descendant le Danube arrive à Soulina sans avoir à bord un pilote immatriculé du service fluvial, et si la contravention ainsi commise contre la disposition du deuxième alinéa de l'article 85 du règlement du 8 novembre 1870 n'a pas été l'objet d'une condamnation prononcée par l'inspecteur-général et notifiée, soit au capitanat du port, soit à la caisse de navigation, le capitaine du port de Soulina est compétent, attendu l'urgence, pour appliquer la pénalité édictée par l'article 133 du règlement sus-énoncé.

Titre IV.

Du service des phares.

§ 29.

Le capitaine du port est chargé de surveiller le service des phares de l'île des serpents de Soulina et de Saint-Georges, ainsi que le service du phare établi sur le musoir de la digue du Nord à Soulina.

Les frais d'éclairage et d'entretien de ce dernier phare, ainsi que ceux du phare de Saint-Georges, sont portés au budget de la Commission européenne, et couverts directement des fonds de cette dernière.

Ainsi qu'il est dit au § 2 ci-dessus, le service du phare de la digue du Nord est fait par deux gardiens. Le service du phare de Saint-Georges est fait par trois gardiens.

Ce personnel, nommé et rétribué par la Commission, est placé sous la surveillance disciplinaire du capitaine de port; la surveillance technique de ces deux phares appartient à l'ingénieur en chef de la Commission européenne.

Le capitaine du port inspecte, une fois au moins par mois, le phare de St. Georges, soit en personne, soit par l'organe d'un agent digne de confiance. Il s'entend avec l'ingénieur en chef pour tout ce qui serait exigé par les besoins de ce service.

En ce qui concerne les phares de Soulina et de l'île des serpents, il est pourvu à leur éclairage et entretien par la compagnie concessionnaire de l'éclairage général des côtes de l'Empire ottoman, laquelle perçoit, à cet effet, sur les droits de navigation prélevés à l'embouchure de Soulina, une quotité ainsi déterminée, savoir:

1° Sept centimes par tonne imposable sur les taxes acquittées en vertu des articles 1 et 2 du deuxième alinéa de l'article 5 du tarif de droits de navigation du 9 novembre 1870, par les bâtiments à

voiles et par les bateaux à vapeur autres que ceux désignés par l'article 3 dudit tarif; 1871

2° Cinq centimes par tonneau sur les taxes acquittées par les paquebots à vapeur effectuant des voyages périodiques, en vertu de l'article 3 du tarif du 9 novembre 1870;

3° Cinq francs sur le droit fixe de cent francs acquitté par les bâtiments qui restent mouillés en rade de Soulina, suivant l'article 7 dudit tarif;

4° Et sept centimes par tonneau sur la taxe acquittée par les bâtiments de mer dans les cas prévus par le deuxième alinéa de l'article 7, par les deux premiers alinéas de l'article 10 et par l'article 11. du même tarif.

Le montant total des sommes ainsi perçues pour la susdite compagnie par la caisse de navigation est versé, à l'expiration de chaque mois, à l'autorité ou à l'agent dûment autorisé à cet effet par la compagnie.

Titre V.

Du service des alléges.

§ 30.

Le service des alléges est placé sous la direction de l'inspecteur-général de la navigation résidant à Toultcha, et le capitaine du port de Soulina est simplement chargé de la surveillance spéciale des opérations d'allége qui s'accomplissent dans ledit port ou sur la rade. En conséquence, si la cargaison mise à bord d'une allége sur un point quelconque du fleuve, doit être remise au bâtiment allégé dans le port ou en rade de Soulina, cette opération tombe sous la surveillance du capitaine de port aussitôt que l'allége y est arrivée.

Dans le cas où une opération de cette nature est entreprise par un bâtiment employé exceptionnellement comme allége, les papiers de bord déposés en exécution du prémier alinéa de l'article 95 du règlement du 8 novembre 1870, ci-dessus énoncé, entre les mains de l'inspecteur général de la navigation, sont transmis par ce dernier directement et sans délai, au capitaine du port de Soulina.

§ 31.

Les opérations d'allége effectuées à l'embouchure du fleuve rentrant ainsi qu'il a été dit au paragraphe précédent, sous la surveillance spéciale du capitaine du port de Soulina, si des particuliers ou des compagnies ont l'intention d'établir dans ledit port un service d'alléges au moyen de transports à vapeur, ils sont tenus d'en donner un avis préalable au capitaine du port, en déposant un état détaillé des bâtiments destinés a ce service, indiquant l'espèce, les noms ou numéros desdits bâtiments et leur capacité en tonnes de registre. Le capitaine de port transcrit cet état sur un registre séparé, et délivre une simple autorisation d'exercer le service d'allége avec les bâtiments

1871 qui s'y trouvent mentionnés, sans qu'il soit besoin de procéder à l'examen dont il est parlé à l'article 94 du règlement du 8 novembre 1870, ni à l'inscription desdits bâtiments sur le registre matricule des alléges tenu par l'inspecteur général de la navigation.

Le capitaine de port transmet toutefois à l'inspecteur-général un état des bâtiments admis à servir d'allége en vertu du présent paragraphe, au fur et à mesure des autorisations accordées.

Si le service d'allége est exercé par une compagnie régulièrement constituée, l'autorisation peut lui être délivrée sans qu'elle soit astreinte à fournir caution.

Les compagnies dont le siége n'est pas établi à Soulina, et les propriétaires des alléges à vapeur qui ne dirigent pas en personne le service, doivent être représentés à Soulina par un agent dont ils indiquent le nom au capitaine du port et qui est responsable vis-à-vis de ce dernier et vis-à-vis des capitaines marchands.

§ 32.

Le laissez-passer prescrit par l'article 100 du règlement du 8 novembre 1870, n'est délivré qu'après le payement des droits dûs en vertu du tarif des droits de navigation en vigueur, et après l'accomplissement des formalités suivantes:

Le capitaine du bâtiment allégé ainsi que le conducteur de l'allége se rendent ensemble au capitaine du port et déclarent:

Le nom du bâtiment allégé, sa nationalité et le nom de son capitaine;

Le numéro matricule de l'allége, sa capacité et le nom de son patron;

La nature et la quantité des marchandises déchargées, et à défaut d'une quantité déterminée, les clauses spéciales du contrat d'allége;

Le prix convenu pour le nolis, si l'une ou l'autre des parties demande qu'il en soit fait mention.

Ces déclarations sont transcrites sur un registre à ce destiné et signées par les parties intéressées.

Il est également tenu au capitanat du port un registre sur lequel sont inscrits les bâtiments qui doivent recevoir en rade la totalité de leur chargement; lorsque les alléges destinées à ces bâtiments se présentent au capitanat pour obtenir le laissez-passer de sortie, l'indication de leur nom ou numéro et celle de leur tonnage sont portées en regard du nom du bâtiment dont elles transportent la cargaison. Ces indications sont données par écrit, soit par le chargeur, soit par son représentant à Soulina.

§ 33.

Si une allége est appelée vide sur la rade, soit pour recevoir des marchandises d'un navire qui n'entre pas dans le fleuve, soit pour alléger un bâtiment entrant de la totalité ou d'une partie de sa

cargaison, le capitaine du navire mouillé en rade et le conducteur de 1871
l'allége se rendent au capitanat du port et y font la déclaration prescrite par le paragraphe précédent. Après l'accomplissement de cette formalité et le payement effectué à la caisse de navigation de la taxe due par l'allége, en vertu du tarif en vigueur, le capitaine du port délivre le laissez-passer à l'allége qui rejoint sur la rade le bâtiment à alléger, et sauf le cas de force majeure, elle ne peut le quitter, s'il doit entrer lui même dans le port, avant de lui avoir rendu la totalité de sa cargaison.

§ 34.

Pour l'exécution des articles 107 et 108 du règlement du 8 novembre 1870, relatifs aux cas de force majeure, le capitaine du port se conforme aux dispositions ci-après:

Si après avoir franchi la passe, une allége est forcée par le mauvais temps de rentrer dans le port sans avoir pu remettre sa cargaison au bâtiment auquel elle est destinée, le patron de l'allége est tenu de se présenter immédiatement au capitanat du port pour y faire sa déclaration, et il prend le mouillage qui lui est spécialement assigné. Si le bâtiment allégé reste en rade, le patron de l'allége est tenu de le rejoindre et de lui remettre son chargement aussitôt que l'état de la mer le permet, et il n'a droit, dans ce cas, à aucune augmentation de nolis, quel que soit le temps pendant lequel il a conservé à bord la cargaison du navire allégé.

Le patron d'allége est tenu d'agir de même dans le cas où le bâtiment allégé est obligé par le mauvais temps de quitter la rade de Soulina avant d'avoir repris la totalité de la cargaison mise à bord de l'allége. Aussitôt après la déclaration faite dans ce cas par le patron d'allége, après sa rentrée dans le port, le capitaine du port ordonne les publications et toutes autres mesures nécessaires pour mettre les ayants-droit en demeure de se présenter et pour sauvegarder les intérêts du bâtiment allégé et ceux de l'allége.

Si après l'expiration du délai de six jours fixé par l'article 108, le patron de l'allége a obtenu l'autorisation de décharger sa cargaison à terre, et si le capitaine du bâtiment allégé a effectué, avant son départ, le dépôt du nolis convenu, ce nolis est versé au patron de l'allége. S'il n'y a pas eu dépôt du nolis, le patron d'allége peut requérir par le ministère du capitaine du port, la vente de la cargaison débarquée jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû.

Aussitôt que le payement du nolis est assuré, la cargaison est délivrée aux ayants-droit, lesquels, à défaut d'autres preuves, sont admis à justifier de leur titre par une attestation écrite émanée de l'autorité consulaire compétente; il est entendu d'ailleurs, qu'avant d'obtenir la délivrance de la cargaison, ils sont tenus de rembourser les frais faits pour sa conservation.

1871 Si, dans le délai d'un mois, à partir de la publication faite par le capitaine du port, aucun ayant-droit ne réclame la délivrance de la cargaison, elle est vendue aux enchères, et le produit de la vente est versé, à titre de dépôt, dans la caisse de navigation. Il ne peut, dans aucun cas, être procédé à la vente partielle ou totale de la cargaison, si ce n'est trois jours après un avis donné par écrit à l'autorité consulaire de laquelle relève le bâtiment qui a délaissé les marchandises.

§ 35.

En cas de contestation entre les patrons d'alléges et les capitaines des bâtiments allégés, et si l'une ou l'autre des parties réclame son intervention, le capitaine du port, après avoir pris les mesures de police qu'il juge nécessaires, procède à la constatation des faits litigieux et sauvegarde, par des dispositions provisoires, les intérêts des deux parties, mais son action se restreint dans ces limites et il abandonne aux autorités civiles compétentes l'examen et le jugement de la cause.

Le capitaine du port est autorisé à recevoir en dépôt, le montant du nolis dû au patron d'allége en cas de contestation, lorsque les deux parties en cause sont d'accord pour effectuer ce dépôt. Le capitaine du port dresse, dans ce cas, acte du dépôt, et cet acte est signé par les deux parties. La somme déposée est versée à la caisse de navigation pour être conservée par elle jusqu'à ce que le différend soit vidé. Elle est restituée à la partie ayant droit de la recevoir sur un certificat du capitaine du port.

§ 36.

Les opérations d'allége qui se terminent dans le port ou en rade de Soulina, sont l'objet d'une surveillance spéciale de la part du capitaine du port, dans le but de prévenir ou de réprimer les détournements qui peuvent être commis sur les marchandises mises à bord des alléges. Le capitaine du port tient, en conséquence, sévèrement la main à l'application des articles 100, 101, 102, 103 et 105 du règlement du 8 novembre 1870 et des pénalités auxquelles les contraventions commises par les patrons d'allége donnent lieu.

En cas de condamnation devenue définitive à l'amende édictée par l'article 139 du susdit règlement, le tiers de l'amende infligée est acquis, à titre de prime, à celui qui aura désigné aux agents de la police de la navigation, l'allége à bord de laquelle sera trouvée une partie de cargaison induement conservée ou qui sera convaincue d'un détournement de marchandises au préjudice d'un bâtiment allégé.

Titre VI.

Du remorquage.

§ 37.

Les experts qui, aux termes de l'article 112 du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870, sont chargés de con-

stater le bon état des remorqueurs pour lesquels la licence est de- 1871
mandée, et de leurs moteurs, doivent être au nombre de trois au moins, dont deux mécaniciens et un constructeur.

Le capitaine de port désigne ces experts et veille avec soin à ce qu'ils soient pris parmi des personnes possédant les connaissances techniques nécessaires et qui soient dignes de toute confiance. Il s'entend, s'il est possible, avec les commandants des bâtiments de guerre stationnés à Soulina pour que leurs mécaniciens soient autorisés à agir comme experts dans l'examen des remorqueurs.

Les chaudières de ces bâtiments doivent être l'objet d'une attention spéciale de la part des experts. Elles sont examinées d'abord sans feu, de manière à ce que les experts mécaniciens puissent y entrer, et qu'elles puissent être soumises, s'il y a lieu, à l'épreuve de l'eau froide.

Cette épreuve à l'eau froide sera faite pour les chaudières à basse pression et pour celles des machines à condensation, à une pression plus forte de moitié que la pression ordinaire d'activité, et pour les chaudières à haute pression ou pour celles des machines sans condensation, à une pression plus forte de trois quarts que la pression ordinaire. Un second examen est fait sous vapeur pour juger l'état de l'appareil moteur en activité.

Les experts invitent les mécaniciens du bord à exhiber leurs brevets de capacité ou tels autres titres par lesquels ils peuvent justifier qu'ils possèdent une connaissance suffisante de leur profession.

Les experts examinent enfin, avec soin, si les agrès des remorqueurs sont au complet et en bon état.

Il est dressé de chaque expertise un procès-verbal qui est signé par les experts et qui reste déposé au bureau du capitaine du port, avec le registre matricule des remorqueurs.

L'inscription des remorqueurs sur ce registre, non plus que la délivrance de la licence, ne donne lieu à la perception d'aucune taxe ni droit de chancellerie.

Titre VII.

De l'application des dispositions spéciales édictées dans l'intérêt des travaux d'amélioration.

§ 38.

Lorsqu'une avarie quelconque est causée par un bâtiment, train de bois ou radeau, à une propriété de la Commission européenne, dans le port ou en rade de Soulina, le capitaine du port, de concert avec le chef du service technique de la Commission, prend les mesures nécessaires, avec la plus grande diligence possible, pour constater les causes et les circonstances, et pour faire évaluer le montant du dommage.

1871 À cet effet, les ingénieurs, surveillants ou contre-maîtres de travaux, dans le ressort desquels une avarie est survenue, de même que les capitaines ou patrons de dragues, barques ou embarcations qui auront été endommagées, requièrent immédiatement l'intervention des agents du capitanat de port de Soulina, afin que les procès-verbaux nécessaires soient dressés.

En attendant l'arrivée des agents du capitanat, les choses doivent être laissées en l'état où elles se trouvaient au moment de l'accident, à moins qu'il n'y ait péril en la demeure.

En cas d'urgence, le chef des travaux ou de l'embarcation avariés, procède lui-même aux constatations nécessaires.

§ 39.

Lorsque les agents du capitanat de port sont arrivés sur les lieux de l'avarie, ils constatent immédiatement le dommage causé, par un procès-verbal, et recueillent les déclarations des témoins. Les documents de cette information sont laissés par eux, en original, entre les mains de l'agent technique préposé aux travaux, ou du capitaine ou patron de l'embarcation avariée.

Les agents du capitanat constatent, en même temps, s'il y a eu contravention aux règlements de la part de l'auteur de l'avarie et, dans ce cas, ils en dressent procès-verbal, dans la forme prescrite par les instructions en vigueur.

Les documents relatifs à l'avarie sont transmis par l'agent technique, aussi promptement que possible, au chef du service technique à Soulina, qui est chargé de provoquer le recouvrement des dommages-intérêts, après en avoir évalué le montant.

Les procès-verbaux relatifs à la contravention sont transmis, avec la même célérité, par l'agent qui l'a constatée, au capitaine du port, lequel prononce, s'il y a lieu, l'application de l'amende édictée par l'article 145 du règlement de navigation et de police.

Cette amende étant destinée, dans les cas ordinaires d'avarie, à compenser le montant du dommage éprouvé par le Commission, le capitaine du port consulte préalablement le chef du service technique sur le montant du dommage, et il fixe la quotité de l'amende, dans son jugement, en prenant en considération le degré de culpabilité du contrevenant et les circonstances atténuantes.

La sentence rendue en cas d'avarie causée par contravention, est immédiatement notifiée à la caisse de navigation et il est mis obstacle à la sortie du bâtiment condamné.

Les notifications sont faites, pour le surplus, dans la forme prescrite par les présentes instructions et par l'article 151 du règlement du 8 novembre 1870.

En cas d'appel, le bâtiment ou radeau condamné ne peut recevoir ses expéditions de partance qu'après avoir déposé le montant de la

condamnation à la caisse de navigation. Le départ ne peut être 1871
autorisé avant le dépôt, que par une décision spéciale de la Commission européenne.

§ 40.

Si l'avarie n'a pas été causée par une contravention aux règlements en vigueur, ou si le dommage éprouvé par la Commission dépasse d'une manière sensible le montant de l'amende infligée à son auteur, conformément à l'article 145 du règlement sus-énonce, le chef du service technique, après en avoir référé sans délai à la Commission, forme, devant le capitanat de port, une demande en dommages-intérêts, au nom de ladite Commission, contre l'auteur de l'avarie.

Toutefois, lorsque l'avarie a été causée par un bâtiment appartenant à l'une des compagnies du Lloyd autrichien, de navigation à vapeur du Danube, des massageries maritimes françaises ou à la compagnie russe de navigation à vapeur et de commerce, tous les documents sont transmis à la Commission qui, dans ce cas, agit directement auprès de la compagnie.

Sur la demande dont il est saisi par le chef du service technique, conformément au premier alinéa du présent paragraphe, le capitaine du port propose à la partie adverse de vider le litige par voie d'arbitrage.

Si cette proposition est rejetée, il en réfère sans délai à la Commission, mais il ne peut, en aucun cas, se pourvoir, en son nom, devant l'autorité de la partie adverse.

Si l'arbitrage est accepté, il est procédé à la rédaction d'un compromis par lequel l'auteur de l'avarie s'engage à accepter le jugement des arbitres comme rendu en dernier ressort, et renonce à former aucune opposition, devant quelque autorité que ce soit, à l'exécution de leur sentence.

Ce compromis, dans lequel le chef du service technique agit, de même que dans toute la cause, au nom de la Commission européenne, désigne les arbitres choisis par chaque partie et stipule, qu'en cas de partage d'avis, les arbitres ont le droit de s'adjoindre un tiers-arbitre, qui vide le différend en se prononçant lui-même.

La signature, apposée sur le compromis par la partie adverse, est légalisée par l'autorité compétente, et la minute du compromis demeure déposée dans la chancellerie du capitanat de port, de même que la minute du jugement.

Le capitanat de port prête d'ailleurs tout son concours aux arbitres pour leur fournir les moyens d'information nécessaires. Il agit en cas de nécessité, auprès des autorités locales ou consulaires, si les arbitres demandent que la partie adverse ou les témoins produits prêtent serment.

1871 Si la sentence arbitrale porte condamnation au profit de la Commission européenne, elle est notifiée sans délai à la caisse de navigation, et, sauf ordre contraire de la Commission, le bâtiment condamné ne peut recevoir les expéditions de partance, avant d'avoir payé à ladite caisse le montant de la condamnation.

Si le jugement n'est pas prononcé contre un bâtiment de mer, le capitaine du port de Soulina en poursuit l'exécution par les voies de droit.

Titre VIII.

Des contraventions.

§ 41.

Aux termes de l'article 151 du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870, le capitaine du port de Soulina connaît, en premier ressort, des contraventions commises contre les dispositions dudit règlement.

Il est chargé, non seulement de prononcer les jugements, mais encore de rechercher et de constater les contraventions, et il est spécialement assisté dans cette partie de ses attributions par les bossemans du port, lesquels fonctionnent, à cet effet, comme officiers de police judiciaire et sont assermentés.

Le capitaine du port dresse des procès-verbaux circonstanciés des contraventions qu'il constate par lui-même, et reçoit les rapports, dénonciations et plaintes qui lui sont adressés par ses agents, par les pilotes, par l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation ou par tous autres.

Lorsque les contraventions sont constatées par les bossemans, ils en consignent, dans des procès-verbaux ou rapports, le temps, le lieu, la nature et les circonstances, ainsi que les preuves et indices à la charge de ceux qui en sont présumés coupables.

Les procès-verbaux sont rédigés par l'agent qui a constaté la contravention; ils sont par lui affirmés sincères et véritables et remis dans le plus court délai au capitaine du port.

Les rapports peuvent être faits oralement et sont inscrits sur un registre spécial tenu à la chancellerie du capitanat du port; ils sont, de même que les procès-verbaux, affirmés sincères et véritables, et signés tant par le bosseman sur les déclarations duquel ils sont dressés, que par l'employé qui les transcrit.

Les contrevenants doivent être informés, aussitôt que possible, qu'il a été dressé un procès-verbal ou rapport contre eux.

Lorsqu'il est entendu des témoins, le capitaine du port est autorisé à leur déférer le serment de dire la vérité, mais seulement dans le cas où il reçoit leurs dépositions en personne. Ces dépositions peuvent être également recueillies par l'organe de l'autorité locale ou consulaire de laquelle les témoins relèvent, dans la forme prescrite par leurs lois nationales.

Les jugements rendus en matière de police de la navigation par 1871
le capitaine du port sont prononcés au nom de Sa Majesté Impériale le Sultan; ils sont motivés et indiquent qu'ils sont rendus en premier ressort.

Les appels portés devant la Commission européenne contre ces jugements peuvent être formulés en la chancellerie du capitanat du port, qui les transmet sans délai à la Commission, avec la copie du jugement de première instance et le rapport du capitaine du port sur les moyens invoqués par l'appelant.

§ 42.

Les jugements de condamnation prononcés par le capitaine de port sont immédiatement notifiés par lui à la caisse de navigation de Soulina et à la partie condamnée, dans la forme prescrite par le deuxième alinéa de l'article 151 du règlement ci-dessus énoncé. Un état des condamnations de police prononcées par le capitaine du port de Soulina est transmis par lui, à la fin de chaque mois, à la Commission européenne.

Le capitaine du port intervient également pour la notification des sentences rendues par l'inspecteur-général de la navigation, dont il lui est transmis copie par l'Inspecteur, lorsque ces sentences ont pour objet des contraventions commises pendant un voyage d'amont. La notification régulière de ces sentences est faite par les soins de l'Inspecteur à l'autorité consulaire dont relève le contrevenant, dans le port de destination de son bâtiment. Toutefois, en prévision du cas où cette notification ne parviendrait à ladite autorité que postérieurement au départ du bâtiment, le capitaine du port transmet également copie de la sentence à l'autorité consulaire dans le port de Soulina, afin d'éviter, autant que possible, qu'un capitaine ne soit retenu, au moment où il veut reprendre la mer, à raison d'une condamnation, dont il ignorerait le motif.

Titre IX.

Des rapports du Capitaine du port avec la Commission européenne et ses organes.

§ 43.

Le capitaine du port correspond directement avec la Commission européenne pour toutes les affaires qui rentrent dans les attributions administratives et techniques de cette Commission; il lui adresse ses lettres et rapports au bureau central de Galatz, avec la simple suscription: „A la Commission européenne du Danube à Galatz.

§ 44.

Le capitaine du port et l'inspecteur-général de la navigation correspondent directement entre eux pour les besoins de leurs services respectifs; ils agissent, chacun dans les limites de son ressort, d'une

1871 manière entièrement indépendante, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions, dans l'intérêt général de la navigation, qui en constitue le commun objet. Ils ne doivent point perdre de vue que le service du capitanat du port et celui de l'inspection-générale sont intimément liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 45.

Le Capitaine du port correspond, de même, directement avec le chef du service technique de la Commission européenne résidant à Soulina, et il lui facilite, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études techniques entrepris à l'embouchure du fleuve ou dans le port de Soulina.

Les embarcations à vapeur affectées à la surveillance de police dans le port, et au service du pilotage, peuvent être employées, autant que le permet leur destination principale, aux dits travaux et études, conformément aux règles tracées par l'instruction spéciale arrêtée pour le service de ces embarcations. Le chef du service technique s'entend directement, dans ce but, avec le capitaine du port, et il est bien entendu que pour le temps pendant lequel les embarcations sont employées dans l'intérêt des travaux ou études, les salaires de leur personnel et tous frais de combustible et autres ne peuvent être prélevés sur le fonds du pilotage, mais sont mis à la charge de tel chapitre du budget ordinaire de la Commission ou de tel devis spécial qu'il appartiendra.

§ 46.

Enfin, le capitaine du port est en rapport direct avec le directeur de la caisse de navigation de Soulina, auquel il est tenu de prêter toute aide et assistance, afin d'assurer la perception des droits de navigation que ladite caisse est chargée d'opérer à l'embouchure de Soulina, conformément au tarif arrêté par la Commission européenne, ainsi que le recouvrement des amendes de police prononcées en vertu des réglements arrêtés par ladite Commission.

L'assistance des agents du capitanat de port doit être particulièrement assurée à l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation, pour lui faciliter le contrôle des mouvements et des opérations effectués dans le port et sur la rade par les bâtiments de commerce et par les alléges. De son côté, l'officier vérificateur peut être tenu, en cas de besoin, de concourir au maintien de la police dans le port, si le capitaine du port l'en requiert. Cette assistance réciproque est réglée d'ailleurs par l'instruction spéciale arrêtée par la Commission sur le service de l'officier vérificateur.

Le capitaine du port est spécialement tenu de veiller à ce que 1871
déclarations faites à l'entrée par les capitaines sur la quotité du
ırgement de leur bâtiment soient communiquées sans aucun délai
directeur de la caisse de navigation, de même que tous renseigne-
nts nécessaires pour la statistique des marchandises embarquées
r les bâtiments qui prennent la mer.

Les agents du capitanat de port et les pilotes de l'embouchure
ıt également tenus, sous peine d'amende disciplinaire, d'avertir les
ɔitaines des bâtiments avec lesquels ils entrent en rapport de ser-
e, notamment ceux qui entrent pour la première fois dans le
nube, qu'ils n'ont pas satisfait à toutes les formalités obligatoires
ɔoulina, en se présentant au bureau du capitaine du port et à
ffice de la santé, mais qu'ils ont encore à se rendre, dans tous les
ı à la caisse de navigation pour y présenter leur rôle d'équipage.

A l'expiration de chaque année au plus tard le 25 janvier de
année suivante, le capitaine de port remet au directeur de la caisse
navigation un état de tous les bâtiments de mer mouillés dans le
rt de Soulina, le 31 décembre, en indiquant pour chacun le numéro
l'estampille apposée par la caisse sur son rôle d'équipage. Il porte
ılement sur cet état, les noms et le numéro d'estampille de tous les
ıiments de mer dont le rôle d'équipage se trouve déposé au capi-
ıat et qui ont été autorisés, conformément à l'article 95 du règle-
nt du 8 novembre 1870, à servir temporairement d'alléges.

§ 47.

Les présentes instructions demeureront en vigueur jusqu'au
ment, où les règlements prévus par l'article 17 du Traité de Paris
ont été mis à exécution en aval d'Isaktcha; en attendant, elles
ırront être développées et modifiées, suivant les besoins, par la
mmission européenne.

Il est bien entendu qu'elles n'ont point pour effet d'abroger les
tructions spéciales données au capitaine du port par ladite Com-
ssion, sur les détails de son service, en tant que leurs dispositions
sont point directement contraires à celles qui sont contenues dans
présentes instructions.

Fait à Galatz, le cinq juillet mil huit cent soixante-onze.

Signé: A. *d'Avril.* B. *Berio.*
J. *Stokes.* *Ismaïl.*

1871 manière entièrement indépendante, mais il est de leur devoir de se faciliter réciproquement l'accomplissement de leurs fonctions, dans l'intérêt général de la navigation, qui en constitue le commun objet. Ils ne doivent point perdre de vue que le service du capitanat du port et celui de l'inspection-générale sont intimément liés entre eux, et qu'ils ne peuvent être administrés, l'un et l'autre, dans des conditions satisfaisantes, sans une entente sincère entre les agents qui les dirigent.

§ 45.

Le Capitaine du port correspond, de même, directement avec le chef du service technique de la Commission européenne résidant à Soulina, et il lui facilite, autant qu'il dépend de lui, l'exécution des travaux d'amélioration et les études techniques entrepris à l'embouchure du fleuve ou dans le port de Soulina.

Les embarcations à vapeur affectées à la surveillance de police dans le port, et au service du pilotage, peuvent être employées, autant que le permet leur destination principale, aux dits travaux et études, conformément aux règles tracées par l'instruction spéciale arrêtée pour le service de ces embarcations. Le chef du service technique s'entend directement, dans ce but, avec le capitaine du port, et il est bien entendu que pour le temps pendant lequel les embarcations sont employées dans l'intérêt des travaux ou études, les salaires de leur personnel et tous frais de combustible et autres ne peuvent être prélevés sur le fonds du pilotage, mais sont mis à la charge de tel chapitre du budget ordinaire de la Commission ou de tel devis spécial qu'il appartiendra.

§ 46.

Enfin, le capitaine du port est en rapport direct avec le directeur de la caisse de navigation de Soulina, auquel il est tenu de prêter toute aide et assistance, afin d'assurer la perception des droits de navigation que ladite caisse est chargée d'opérer à l'embouchure de Soulina, conformément au tarif arrêté par la Commission européenne, ainsi que le recouvrement des amendes de police prononcées en vertu des règlements arrêtés par ladite Commission.

L'assistance des agents du capitanat de port doit être particulièrement assurée à l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation, pour lui faciliter le contrôle des mouvements et des opérations effectués dans le port et sur la rade par les bâtiments de commerce et par les alléges. De son côté, l'officier vérificateur peut être tenu, en cas de besoin, de concourir au maintien de la police dans le port, si le capitaine du port l'en requiert. Cette assistance réciproque est réglée d'ailleurs par l'instruction spéciale arrêtée par la Commission sur le service de l'officier vérificateur.

Le capitaine du port est spécialement tenu de veiller à ce que 1871
les déclarations faites à l'entrée par les capitaines sur la quotité du chargement de leur bâtiment soient communiquées sans aucun délai au directeur de la caisse de navigation, de même que tous renseignements nécessaires pour la statistique des marchandises embarquées sur les bâtiments qui prennent la mer.

Les agents du capitanat de port et les pilotes de l'embouchure sont également tenus, sous peine d'amende disciplinaire, d'avertir les capitaines des bâtiments avec lesquels ils entrent en rapport de service, notamment ceux qui entrent pour la première fois dans le Danube, qu'ils n'ont pas satisfait à toutes les formalités obligatoires à Soulina, en se présentant au bureau du capitaine du port et à l'office de la santé, mais qu'ils ont encore à se rendre, dans tous les cas à la caisse de navigation pour y présenter leur rôle d'équipage.

A l'expiration de chaque année au plus tard le 25 janvier de l'année suivante, le capitaine de port remet au directeur de la caisse de navigation un état de tous les bâtiments de mer mouillés dans le port de Soulina, le 31 décembre, en indiquant pour chacun le numéro de l'estampille apposée par la caisse sur son rôle d'équipage. Il porte également sur cet état, les noms et le numéro d'estampille de tous les bâtiments de mer dont le rôle d'équipage se trouve déposé au capitanat et qui ont été autorisés, conformément à l'article 95 du règlement du 8 novembre 1870, à servir temporairement d'alléges.

§ 47.

Les présentes instructions demeureront en vigueur jusqu'au moment, où les règlements prévus par l'article 17 du Traité de Paris auront été mis à exécution en aval d'Isaktcha; en attendant, elles pourront être développées et modifiées, suivant les besoins, par la Commission européenne.

Il est bien entendu qu'elles n'ont point pour effet d'abroger les instructions spéciales données au capitaine du port par ladite Commission, sur les détails de son service, en tant que leurs dispositions ne sont point directement contraires à celles qui sont contenues dans les présentes instructions.

Fait à Galatz, le cinq juillet mil huit cent soixante-onze.

Signé: A. *d'Avril.* B. *Berio.*
J. *Stokes.* *Ismaïl.*

Annexe A.

Tarif

des droits à percevoir dans les bureaux du capitanat du port de Soulina.

N° d'ordre	Nature des actes	Bases de la perception	Taxation Piastres
1	Rédaction du manifeste de sortie, lorsqu'elle est demandée	Droit fixe par navire: au-dessous de 20 tonneaux	15
		de 20 à 100 tonneaux	30
		au-dessus de 100 tonneaux	40
2	Rapport de mer (prova di fortuna) avec ou audition de l'équipage et des passagers	Pour les 4 premières pages	50
		Pour chaque page en sus	5
3	Désarmement, armement ou réarmement d'un bâtiment	Droit fixe	50
4	Ordonnance du Capitaine du port, en matière de droit civil maritime; — Homologation d'un règlement d'avaries; — Nomination d'experts; — Procès-verbal de prestation de serment d'experts, dressé par l'employé du Capitanat du port, délégué ad hoc; — Dépôt de rapport d'experts, dressé par ceux-ci; — Acte de délaissement d'un navire ou de marchandises	Par pièce delivrée:	
		pour les 4 premières pages	15
		pour chaque page en sus	2
5	Contrat d'affrètement ou charte-partie	Sur le prix convenu	1/8 %
6	Police de chargement (rédaction de), ou connaissement	Par exemplaire	3
7	Contrat de prêt à la grosse aventure, ou de prêt sur des marchandises	Sur la valeur du prêt, jusqu'à 100.000 piastres	1/4 %
		Sur le surplus	1/8 %
8	Vente, aux enchères, de marchandises (prévue dans le cas de l'art. 234 du code de commerce), d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment, d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire	Jusqu'à 5000 piastres	1 %
		Sur le surplus	1/2 %
9	Vente, par contrat, d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire	Jusqu'à 5000 piastres	1/2 %
		Sur le surplus	1/4 %

10	Droit de dépôt sur les sommes provenant de bris et de naufrages	. . . . .	¼ %
11	Enregistrement; copie collationnée; expédition; extrait littéral ou analytique; publication, par affiche, des procès-verbaux et autres pièces concernant la navigation et touchant aux intérêts privés	Par pièce délivrée n'excédant pas 4 pages . . .	15
		Par chaque page en sus	2
12	Légalisation d'un contrat d'allèges.	Par légalisation	10
13	Toute autre légalisation	. . . . .	15
14	Certificat de jaugeage pour un bâtiment d'allège	Par navire	20
15	Tout autre certificat de jaugeage	. . . . .	40
16	Expédition d'un bâtiment ainsi que des papiers de bord	. . . . .	gratis
17	Tout acte, publication, ordonnance concernant les intérêts généraux de la navigation, notamment l'exercice de la police fluviale et maritime, la direction du service de pilotage, des allèges et des phares .	. . . . .	gratis
18	Diètes dues aux experts et aux officiers du Capitanat du port délégués pour une expertise:		
	a) Pour une expertise à faire dans le port ou en dedans de la barre et en amont, à la distance d'un kilomètre	A chaque expert et au délégué, y compris les frais d'embarcation	50
	b) Pour une expertise à faire dans la rade, au-delà de la barre, ou sur la côte de la mer	A chaque expert et au délégué (les frais d'embarcation d'après le rôle),	
		Pour la première journée	100
		Pour chaque journée en sus	50
	c) Pour une expertise à faire dans le canal de Soulina, au-delà de la distance d'un kilomètre . . .	A chaque expert et au délégué, par jour . . . . . (les frais de transport d'après la note).	50

Observation générale.

Lorsqu'il s'agit d'affaires mixtes, dont le Capitanat du port vient à être saisi sur la demande d'un Consulat, la partie intéressée qui se trouve sous la protection consulaire, doit payer les droits fixés par le présent tarif, sur la note du Capitanat du port et par l'entremise de son Consulat.

Annexe B.

Port de Soulina.

Pilotage
de l'embouchure.

Numéro
de la matricule.

Brevet de pilote.

Le Capitaine du port de Soulina certifie que le Sieur . . . . . ;
né à . . . . , âgé de . . . . , domicilié à . . . . .

Après avoir satisfait à l'examen prescrit, a été admis dans le corps des pilotes de Soulina, et inscrit, en cette qualité, au registre matricule des pilotes, sous le N° . .

En foi de quoi, le présent brevet lui a été délivré, conformément à l'article 78 du règlement arrêté par la Commission européenne du Danube le 8 novembre 1870.

Soulina, le 187

L'Inspecteur général.

La taxe du pilotage, tant pour l'entrée que pour la sortie du fleuve, étant comprise dans les droits de navigation prélévés à Soulina, il est interdit aux pilotes de recevoir aucune rémunération de la part des Capitaines.

(Art. 84 du Règlement du 8 novembre 1870.)

The pilot dues, as well for entry into the river as for departure, being comprised in the navigation dues levied at Sulina, it is forbidden to pilots to receive any remuneration from the Captains.

(Art. 83 Regulations 8th November 1870.)

La tassa del pilotaggio, sia per l'entrata che per la sortita dal fiume, essendo compresa nei diritti di navigazione prelevati a Sulina, è proibito ai piloti di ricevere la benchè minima ricompensa dai Capitani.

(Art 83 del Regolamento del 8 novembre 1870.)

Renouvelé pour une année. Soulina, le.....187 Le Capitaine de port.	Renouvelé pour une année. Soulina, le.....187 Le Capitaine de port.	Renouvelé pour une année. Soulina, le.....187 Le Capitaine de port.	Renouvelé pour une année. Soulina, le.....187 Le Capitaine de port.

Port de Soulina.
Service de Pilotage.

Annexe C.

Tableau des signaux des pilotes de Soulina.

N° d'ordre	Indication des signaux	Explication des signaux
1	Pavillon rouge et blanc	Pavillon des pilotes.
2	Pavillon triangulaire rouge et blanc, à la tour du phare .	Bâtiment s'approchant de la barre.
3	Pavillon bleu à la tour du phare	L'embarcation des pilotes ne peut traverser la barre pour aborder un bâtiment.
4	Pavillon rouge hissé par le bâtiment	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre, demandant du secours.
5	Flamme rouge à la tour du phare	Bâtiment de guerre s'approchant de la barre.
6	Ballon hissé à la tour du phare du côté du sud	Vapeur en vue, venant de Constantinople.
7	„ idem idem du nord	„ idem „ d'Odessa,
8	„ idem idem de l'ouest. . . .	„ idem „ de Galatz.
9	Deux fanaux à la tour du phare, pendant la nuit	Bâtiment en rade ou engagé sur la barre demandant du secours.

Le pilote de garde sur la tour du phare est tenu d'avertir le Capitaine du port, aussitôt qu'il aperçoit un bâtiment en rade ou sur la barre, avec le pavillon hissé à la vergue de Misaine.

1871 **681.**

17 juillet 1871.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel concernant les principes qui règlent la conduite du gouvernement moldo-valachien dans les procès de faillite des sujets austro-hongrois.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

An sämmtliche k. k. Oberlandesgerichte.

Die fürstlich moldau-wallachische Regierung hat das in deutscher Uebersetzung mitfolgende Memoire, worin die Grundsätze enthalten sind, nach welchen dieselbe in Hinkunft in Concursfällen österreichischer Staatsangehöriger in den Donaufürstenthümern vorgehen wird, an das k. u. k. Ministerium des Aeussern gelangen lassen.

Das k. u. k. Ministerium des Aeussern hat nach dem mit dem k. k. Finanzministerium gepflogenen Einvernehmen das k. u. k. Generalconsulat in Bukarest beauftragt, der fürstlichen Regierung zu erklären, dass die k. u. k. Regierung, um den freundschaftlichen Gesinnungen gegen das Nachbarland erneuerten Ausdruck zu geben und den die materiellen Interessen der Angehörigen beider Staaten schädigenden Conflict zu beseitigen, vorläufig den in diesem Memoire aufgestellten Grundsätzen über die Behandlung der Concursfälle von österreichischen Staatsangehörigen nicht entgegenzutreten beabsichtige, wenn anderseits die nach diesen Grundzügen der k. k. Consular-Jurisdiction noch gesicherte Einflussnahme nicht geschmälert wird, und einige vom k. k. Finanzministerium gewünschte Andeutungen und Ergänzungen angenommen werden, welche dahin gehen, dass im Artikel II die Bezeichnung und das Einvernehmen der Consularbehörde zugesichert werde, ferner, dass erklärt werde, unter jene „bestimmten Fälle", in welchen laut der Artikel IV und VI auch noch im späteren Verlaufe des Concursverfahrens die Ingerenz der Consularbehörde zugestanden werden soll, gehören auch diejenigen, in welchen es sich um das Interesse von Abwesenden und Pflegebefohlenen handelt, — endlich dass mit Rücksicht auf den Paragraph 61 der österreichischen Concursordnung die Zusicherung ertheilt werde, „dass, wenn über einen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie von einem österreichischen Gerichte der Concurs eröffnet wird, dessen in Rumänien befindliches bewegliches Vermögen über das im Wege der Consularbehörde zu stellende Ansuchen vor dem rumänischen Gerichte unter Zuziehung der Consularbehörde zu versiegeln und zu inventiren, sohin aber, soweit es nicht zur Befriedigung rumänischer Pfandgläubiger behalten werden muss, über

weiteres Ansuchen auch zur Einbeziehung in den inländischen Concurs 1871
auszufolgen sei".

Ferners hatte das k. u. k. Generalconsulat zu Bukarest zu erklären, dass der hierdurch geschaffene Zustand jedenfalls nur als ein Provisorium, als ein modus vivendi anzusehen wäre und die k. u. k. Regierung sich ausdrücklich und unter Wahrung ihres mehrfach kundgegebenen Rechtes vorbehalte, die fraglichen Verhältnisse einer definitiven Regelung durch Abschliessung eines Vertrages entgegenzuführen.

Bezüglich der Anwendung der neuen Modalitäten auf die schon anhängigen Concurse wurde dem k. u. k. Generalconsulate in Bukarest über Anregung des k. k. Finanzministeriums bedeutet, dass diese Grundsätze nur auf Fälle angewendet werden dürfen, in welchen die k. u. k. Consulate nicht schon darüber hinausgehende Amtshandlungen unternommen haben und dass eine Abtretung solcher Verhandlungen an die Localbehörde nur gegen Erlangung einer genügenden, nach den Verhältnissen des Landes zu beurtheilenden Garantie, dass die durch den bisherigen Vorgang der Consularorgane bereits etwa erworbenen Rechte von Privatpersonen nicht geschädigt werden, stattzufinden habe.

Das k. u. k. Generalconsulat in Bukarest, welches von Seite des k. u. k. Ministerium des Aeussern angewiesen wurde, die unterstehenden Consularämter an der nunmehr eintretenden Aenderung ihres Wirkungskreises unter Bekanntgabe der Grundzüge, nach welchen sie sich künftig zu halten haben werden, in Kenntniss zu setzen, hat dieselben von dieser Weisung vorläufig mit der Aufforderung verständigt, sofort über die Frage Beschluss zu fassen, ob und welche der schon anhängigen in Competenz-Conflicte verfangenen Concurse demnächst und unter welchen Vorsichten abgetreten werden könnten.

Eine Mittheilung über den Verlauf der Verhandlung mit der fürstlichen Regierung über die von dem k. k. Finanzministerium gewünschten Ergänzungen ist nach der Eröffnung des k. u. k. Ministeriums des Aeussern vom 20. Juni d. J., Z. 7841, bisher noch nicht eingelangt, und daher auch eine schliessliche Vereinbarung über die Grundsätze bei Behandlung der Concursfälle noch nicht getroffen. Das k. u. k. Ministerium des Aeussern hat daher bemerkt, dass wenn ein k. u. k. Consulat in der Moldau-Wallachei eine in der beabsichtigten neuen Sachgestaltung begründete Massregel in einem schon anhängigen Concurse getroffen hat, dieser nicht in Folge einer speciellen Weisung, sondern über die vorhin erwähnte Verständigung, welche den erwähnten Consulaten durch den k. u. k. Generalconsul in Bukarest mit dem gleichfalls gedachten Beisatze zu Theil geworden ist, und offenbar angesichts einer gegenüberstehenden vis major, welche eine Verfügung im Interesse unserer eigenen Staatsangehörigen nothwendig machte, geschah.

1871

Memoire.

Zur Verhütung der Meinungsverschiedenheiten, welche zwischen der rumänischen Regierung und dem österreichisch - ungarischen Generalconsulate betreffs des Vorgehens in Bankerottfällen entstehen könnten, und zugleich zur Wahrung der Rechte und Interessen, welche beiderseits von dieser Frage berührt werden, glaubt das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten gemäss der vom Minister mit Freiherrn von Pottenburg gepflogenen Besprechung, die bezügliche Gerichtsbarkeit provisorisch nach den folgenden Grundzügen regeln zu sollen.

Artikel I.

Wenn ein in Rumänien angesiedelter österreichisch-ungarischer Unterthan seine Zahlungen einstellt, wird der Concurs über Anmelden des Zahlungsunfähigen oder Ansuchen eines oder mehrerer in- oder ausländischer Gläubiger durch das rumänische Gericht in Gegenwart des vom Consulate hierzu Abgeordneten erklärt werden.

Artikel II.

Sofort nach Fällung des den Concurs erklärenden Erkenntnisses wird das Gericht im Einvernehmen mit der betreffenden Consularbehörde zur Anlegung der Siegel an das Magazin oder Etablissement des Falliten schreiten.

Artikel III.

Sobald diese Sicherstellungsmassregel ausgeführt sein wird, wird das Gericht die Ausschüsse zur Führung des Concurses ernennen, indem es bezüglich des Erhebungsverfahrens und des Erkenntnisses nach Massgabe der bestehenden Gesetze und Förmlichkeiten vorgeht.

Artikel IV.

Die ausländischen Gläubiger sind bei der Ernennung der Ausschüsse stimmberechtigt. Das Consulat, welches dieselben in bestimmten Fällen vertritt, kann nicht grössere Rechte haben, als sie selbst. Die endgiltige Ernennung steht jedoch dem Gerichte zu. Dasselbe übt dieses Recht ebensowohl Inländern als Ausländern gegenüber aus.

Artikel V.

Das den Concurs erklärende Erkenntniss wird auf Begehren des Gerichtes veröffentlicht werden.

Artikel VI.

Der Gerichtscommissär und die Ausschüsse werden in den besonderen Fällen in Gegenwart des vom Consulate Abgeordneten zur

Abnahme der Siegel und Inventirung des Vermögens des Zahlungs- 1871
unfähigen schreiten.

Der Inventursact wird in zwei, von den Ausschüssen und dem Abgeordneten des Consulates unterzeichneten Exemplaren ausgefertigt werden, von welchen das eine in den Händen des Gerichtscommissärs zu verbleiben hat, das andere sofort dem k. u. k. Consulate zuzusenden, oder dem Abgeordneten desselben zu übergeben ist.

Artikel VIII.

Der Verkauf der Vermögenschaften wird über Ermächtigung von Seite des Gerichtes und in Gegenwart des Abgeordneten des Consulats stattfinden; der dabei erzielte Erlös wird vom Gerichte gleichmässig zur Bedeckung der Forderungen der betheiligten, sowohl in- als ausländischen Gläubiger im Verhältnisse ihrer Beträge bestimmt werden, alles dies nach Massgabe der diesbezüglichen Vorschriften der rumänischen Gesetze.

Artikel IX.

Die Classificirung der Forderungstitel nach ihren Prioritätsrechten ist dem Gerichte des Ortes als dem allein zuständigen zugewiesen.

Artikel X.

Die von den rumänischen Gerichten gegen den Zahlungsunfähigen, welcher österreichisch-ungarischer Unterthan ist, gefällten Erkenntnisse sind von den Behörden des Landes und auf unserem Gebiete in Vollzug zu setzen.

Artikel XI.

Falls durch Prüfung der Bücher nachgewiesen würde, dass von dem Bankerotte des österreichisch-ungarischen Unterthanen kein Inländer berührt wird, wird die Gerichtsbarkeit darüber von Rechtswegen dem Generalconsulate zufallen, jedoch nur im Falle einfachen Bankerottes und wenn der Zahlungsunfähige keine in Rumänien gelegenen unbeweglichen Güter besitzt.

Dieses sind die Grundzüge, die uns geeignet erscheinen, das Vertrauen zu sichern, welches für die täglichen und vielfachen, zwischen den Rumänen und den österreichisch-ungarischen Industriellen und Handelsleuten bestehenden Geschäftsbeziehungen so nothwendig ist.

1871

682.

26/14 juillet 1871.

Règlement relatif à la taxe d'amarrage à percevoir sur les navires de commerce et autres, mouillés dans le port de Constantinople.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey III, 520).

Article 1.

Tous les navires de commerce jaugeant de 5 à 800 tonneaux de Turquie payeront, sans exception, et à chaque voyage, 8 paras par tonneau. Les grands navires au-dessus de 800 tonneaux payeront 8 paras jusqu'à 800 tonneaux, et 4 paras pour l'excédant de 800 tonneaux.

Les navires au-dessous de 5 tonneaux seront exempts de ce droit.

Article 2.

Les navires faisant le cabotage depuis Koum-Kalé, sis à l'entrée des Dardanelles, jusqu'à Carabournou et Kili, sis au-delà de l'embouchure du Bosphore, et jaugeant de 5 jusqu'à 99 tonneaux, payeront 4 paras par tonneau.

Les navires qui transportent le bois de chauffage et le charbon de bois, et qui jaugent plus de 99 tonneaux, payeront 4 paras par tonneau, qu'ils voyagent dans les limites ou en dehors du cercle indiqué.

Article 3.

Les bateaux à vapeur du Chirket-i-Haïrié et du Févaïdi-Osmanié qui font le service des passagers dans le Bosphore, à Cadi-Keui, aux Iles des Princes et à San-Stéfano, payeront chacun 18 l. t. par an ; les bateaux à vapeur faisant le service des passagers dans l'intérieur de la Corne d'Or, payeront chacun 9 l. a. par an. Les remorqueurs payeront chacun 12 l. t. par an.

Article 4.

Les services rendus par les remorqueurs de la Préfecture du port seront gratuits.

Il demeure entendu qu'on ne commencera à percevoir la taxe d'amarrage, que lorsque les bouées auront été placées et que le règlement du port aura été exécuté.

Article 5.

Le présent règlement pourra être révisé trois ans après sa mise à exécution.

Le 8 Djémazi-ul-ewel 1288, 14/26 juillet 1871.

683.

1871

7 août 1871.

Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur publiant l'arrangement entre l'Autriche-Hongrie et le Wurtemberg pour le rapatriement des sujets respectifs.

(R. G. B. 1871, Nr. 101.)

Erlass des Ministers des Innern vom 7. August 1871, wodurch ein Uebereinkommen zwischen Oesterreich und Württemberg wegen gegenseitiger Uebernahme ihrer ursprünglichen Staatsangehörigen, insoweit dieselben noch nicht dem anderen Staate angehörig sind, kundgemacht wird.

Zwischen der kaiserlich österreichischen und der königlich württembergischen Regierung ist mittelst zu Stuttgart ausgewechselter Ministerialerklärungen vom 16. December 1870 und respective 3. Juli 1871 das Uebereinkommen getroffen worden, künftighin in dem Verhältnisse zwischen Oesterreich und Württemberg den Grundsatz zur Anwendung zu bringen, dass jeder der beiden Staaten seine ursprünglichen Angehörigen, auch wenn sie diese Staatsangehörigkeit nach der inländischen Gesetzgebung verloren haben, auf Antrag des anderen Staates so lange wieder zu übernehmen habe, als sie nicht diesem anderen Staate nach dessen eigenen inneren Gesetzen angehörig geworden sind.

Hohenwart m. p.

684.

16 août 1871.

Convention télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et la Servie. Conclue à Belgrade; approuvée par le ministère I. R. du commerce le 31 août 1871.

(T. V. B. 1871, 25.)

Telegraphenübereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc. etc., Roi Apostolique de Hongrie, d'une part et,

Le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Servie d'autre part,

désirant régler le service de la correspondance télégraphique internationale entre les États respectifs au moyen d'une convention spéciale conformément à l'Article 64 de la Convention internationale de

Annexe A.

Tarif

des droits à percevoir dans les bureaux du capitanat du port de Soulina.

N° d'ordre	Nature des actes	Bases de la perception	Taxation Piastres
1	Rédaction du manifeste de sortie, lorsqu'elle est demandée	Droit fixe par navire: au-dessous de 20 tonneaux	15
		de 20 à 100 tonneaux	30
		au-dessus de 100 tonneaux	40
2	Rapport de mer (prova di fortuna) avec ou audition de l'équipage et des passagers	Pour les 4 premières pages	50
		Pour chaque page en sus	5
3	Désarmement, armement ou réarmement d'un bâtiment	Droit fixe	50
4	Ordonnance du Capitaine du port, en matière de droit civil maritime; — Homologation d'un règlement d'avaries; — Nomination d'experts; — Procès-verbal de prestation de serment d'experts, dressé par l'employé du Capitanat du port, délégué ad hoc; — Dépôt de rapport d'experts, dressé par ceux-ci; — Acte de délaissement d'un navire ou de marchandises	Par pièce delivrée:	
		pour les 4 premières pages	15
		pour chaque page en sus	2
5	Contrat d'affrètement ou charte-partie	Sur le prix convenu	1/8 %
6	Police de chargement (rédaction de), ou connaissement	Par exemplaire	3
7	Contrat de prêt à la grosse aventure, ou de prêt sur des marchandises	Sur la valeur du prêt, jusqu'à 100.000 piastres	1/4 %
		Sur le surplus	1/8 %
8	Vente, aux enchères, de marchandises (prévue dans le cas de l'art. 234 du code de commerce), d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment, d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire	Jusqu'à 5000 piastres	1 %
		Sur le surplus	1/2 %
9	Vente, par contrat, d'un bâtiment ou d'une portion de bâtiment d'embarcations, d'agrès et autres articles d'inventaire	Jusqu'à 5000 piastres	1/2 %
		Sur le surplus	1/4 %

de destination. Ces données ainsi que celles qui concernent la cor- 1871
respondance transitant directement la Servie sur la ligne anglo-indienne, serviront de base pour la rédaction des comptes internationaux d'après les stipulations de la convention de Paris révisée à Vienne, avec les modifications révues dans l'Article suivant.

Article 6.

La bonification des taxes pour les dépêches échangées entre les deux Pays aura lieu de la manière suivante:

L'Autriche-Hongrie bonifiera à la Servie pour toutes les dépêches provenant de l'Autriche-Hongrie où au delà:

1° Les taxes fixées pour le parcours du territoire serbe, si les correspondances sont destinées pour la Servie ou pour la Turquie ou au-delà de la Turquie.

2° Les taxes fixées pour le parcours à partir de la frontière commune jusqu'à destination si les correspondances sont destinées pour les Principautés-Unies.

La Servie bonifiera à l'Autriche-Hongrie pour toutes les dépêches provenant de la Servie et destinées pour l'Autriche-Hongrie ou pour tout autre pays au-delà de l'Autriche-Hongrie les taxes pour leur parcours à partir de la frontière de la Servie jusqu'à leur destination. Les taxes pour les dépêches provenant de la Turquie ou au-delà étant payées par la Turquie à l'Autriche-Hongrie, ces dépêches ne figureront pas dans les décomptes de la Servie.

Article 7.

Le compte réciproque sera dressé mensuellement. Le payement du solde résultant de la liquidation trimestrielle se fera à l'État créditeur en espèces d'argent autrichiennes à Belgrade par l'entremise du Consulat Général I. et R.

Article 8.

Le présent arrangement sera mis en exécution à partir du 1er septembre 1871 et aura la même durée que la convention internationale révisée à Vienne. Dès que cette convention entrera en vigueur, la convention spéciale signée à Vienne, le 21 décembre et à Belgrade, le 2 décembre 1865, sera considérée comme expirée.

Fait à Belgrade, le 16 août 1871.

Benjamin *de Kallay* m. p.,
Agent dipl. et Consul Général de Sa Majesté I. et R. Ap.

Radoitza *Charchevitsch* m. p.,
Chef de la Section des postes et télégraphes au Ministère de l'Intérieur.

1871 *Telegraphenübereinkommen.*

Die Regierung Sr. Majestät des Kaisers von Oesterreich, Königs von Böhmen etc. etc. etc. und Apostolischen Königs von Ungarn einerseits, und die Regierung seiner Hoheit des Fürsten von Serbien andererseits, von dem Wunsche geleitet, den internationalen Telegraphen-Correspondenzdienst zwischen den betreffenden Staaten im Sinne des Artikels 64 des zu Wien am 21. Juli 1868 revidirten internationalen Pariser Vertrages und innerhalb der Grenzen des gedachten Artikels durch ein Special-Uebereinkommen zu regeln, haben zu diesem Zwecke die Unterzeichneten zu ihren Bevollmächtigten ernannt, welche über nachstehende Artikel übereingekommen sind.

Artikel 1.

Die österreich-ungarischen Stationen zu Semlin, Pest und Wien, und die serbischen Stationen zu Belgrad und Alexinatz haben ausschliesslich als Ablagerungs-Stationen für den internationalen Verkehr zu dienen, die betreffenden Telegraphenverwaltungen werden im gemeinsamen Einvernehmen feststellen, welche Depeschen von der einen oder von der anderen Ablagerungs-Station zu übernehmen und weiter zu befördern seien.

In Serbien wird für die auf der directen anglo-indischen Linie transitirenden Depeschen, der Fall einer Unterbrechung ausgenommen, bei keiner Station eine Ablagerung stattfinden.

Artikel 2.

Zur Erleichterung der Correspondenz zwischen beiden Staaten werden die Terminaltaxen, wie folgt, festgesetzt:

A. Oesterreich-Ungarn.

1. Terminaltaxe aller jener Stationen, welche nicht mehr als 12 geographische Meilen von der gemeinschaftlichen Grenze entfernt sind, 50 Cts.

2. Terminaltaxe aller anderen Stationen 1 Frc. 50 Cts.

B. Serbien.

Terminaltaxe aller Stationen 50 Cts.

Artikel 3.

Die Taxe von 1 Franc wird als Transittaxe, sei es des österreichisch-ungarischen oder des serbischen Gebietes, für jenen Fall festgesetzt, wenn in Folge unvorhergesehener Umstände eine Depesche so umgeleitet wird, dass sie das Gebiet der anderen Verwaltung berührt, um auf das Ursprungsgebiet zurückzukehren.

Diese Gattung Depeschen werden durch jene Ablagerungs- 1871
Station controlirt werden, welche dieselben auf das Ursprungsgebiet zurückzuleiten hat.

Artikel 4.

Die meteorologischen und solche Depeschen, welche andere Gegenstände von öffentlichem Interesse betreffen, werden als Dienstdepeschen gebührenfrei befördert.

Die betreffenden Verwaltungen werden sich über die Zulassung und die Beförderungsmodalität dieser Depeschen verständigen.

Artikel 5.

Die Ablagerungs-Stationen werden auf Grund einer im gemeinsamen Einvernehmen der betreffenden Telegraphenverwaltungen erlassenen Instruction, die Zahl der beförderten Depeschen, getrennt nach Adressstaaten, zu verificiren haben. Diese Daten, sowie jene, welche die auf der anglo-indischen Linie direct durch Serbien transitirende Correspondenz betreffen, werden die Grundlage für die Aufstellung der internationalen Abrechnungen bilden, die nach den Bestimmungen des zu Wien revidirten Pariser Vertrages mit den im nachstehenden Artikel vorgesehenen Aenderungen stattfinden wird.

Artikel 6.

Die Vergütung der Taxen für die zwischen den beiden Staaten gewechselten Depeschen wird in folgender Weise erfolgen: Oesterreich-Ungarn wird an Serbien für alle von oder über Oesterreich-Ungarn kommenden Depeschen vergüten:

1. Die für die Beförderung auf serbischem Gebiete entfallenden Taxen, wenn die Depeschen für Serbien, oder für die Türkei oder über die Türkei hinaus bestimmt sind.

2. Die für die Beförderung von der gemeinsamen Grenze bis zur Bestimmung entfallenden Taxen, wenn die Depeschen für die Donaufürstenthümer bestimmt sind.

Serbien wird an Oesterreich-Ungarn für alle Depeschen, welche aus Serbien kommen und für Oesterreich-Ungarn, oder für irgend ein anderes über Oesterreich-Ungarn hinaus gelegenes Land bestimmt sind, die für deren Beförderung von der serbischen Grenze bis zu ihrer Bestimmung entfallenden Taxen vergüten. Die Taxen für die aus der Türkei und darüber hinaus herkommenden Depeschen werden seitens der Türkei an Oesterreich-Ungarn bezahlt, wesshalb diese Depeschen in die serbischen Rechnungen nicht aufgenommen werden.

Artikel 7.

Die gegenseitigen Abrechnungen werden monatlich aufgestellt werden. Die Bezahlung der aus der vierteljährigen Liquidation sich

1871 ergebenden Forderung wird dem guthabenden Staate in österreichischer Silbermünze durch Vermittlung des kaiserl. und königl. General-Consulates in Belgrad erfolgen.

Artikel 8.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird am 1. September 1871 in Kraft treten und so lange in Wirksamkeit bleiben, als der internationale zu Wien revidirte Vertrag. Wiebald dieses Uebereinkommen in Wirksamkeit tritt, wird das zu Wien am 21. December und zu Belgrad am 2. December 1865 unterzeichnete Special-Uebereinkommen als aufgehoben angesehen werden.

So geschehen zu Belgrad am 16. August 1871.

(L. S.) Benjamin *von Kollay* m. p.,
dipl. Agent und General-Consul Sr. k. u. k. Apost. Majestät.

(L. S.) Radoitza *Chartchevitch* m. p.,
Chef der Post- und Telegraphen-Section im Ministerium des Innern.

685.

25 août 1871.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la Russie à la convention télégraphique internationale pour la troisième région de ses possessions en Asie.

(T. V. B. 1871, Nr. 29.)

Beitritt Russlands mit der dritten Region des asiatischen Gebietes zum internationalen Telegraphenvertrage.

Zu Folge Ausdehnung des russisch-asiatischen Telegraphennetzes vom Meridian von Werkhne-Udinsk bis an die Gestade des stillen Oceans ist Russland auch hinsichtlich dieses Gebietes dem internationalen Telegraphenvertrage ddo. Wien, 21. Juli 1868 beigetreten.

Die Terminaltaxe der dritten Region des asiatischen Russlands, welche vom Meridian von Werkhne-Udinsk bis an den stillen Ocean reicht, beträgt 16 Frcs. = 6 fl. 40 kr. und die Beförderungsgebühr einer Depesche von irgend einer österreichisch-ungarischen nach irgend einer russischen in der dritten Region gelegenen Telegraphen-Station 40 Frcs. = 16 fl. österr. Währ. in Silber.

Der Zeitpunkt der Eröffnung des Verkehrs mit den betreffenden russischen Stationen wird abgesondert kundgemacht werden.

Wien, am 25. October 1871.

686.

1871

25 août 1871.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage anglais.

(Annuario marittimo 1872, p. 55.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 25 agosto 1871, N° 7181, agli Uffici e funzionari portuali sanitari dipendenti, circa alla stazatura dei bastimenti con bandiera inglese.

In seguito all' ossequiato dispaccio dell' Eccelso i. r. Ministero del Commercio 19 agosto a. c., N° 16476/1005, viene disposto che tutti i bastimenti con bandiera inglese che sono muniti di certificati del Governo inglese (Certificates of registry) non vengano sottoposti dal 1 settembre p. v. in poi nei porti del litorale austro-illirico-dalmato alla stazatura, e che il tonellaggio indicato nei detti certificati venga risguardato come tonnellaggio austro-ungarico.

687.

25 août 1871.

Déclaration échangée entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement des Principautés-Unies de Moldavie et de Valachie à l'égard du caractère exécutoire des jugements et décisions rendus en matière civile, commerciale, maritime et de change par les autorités judiciaires compétentes de l'un de ces pays. *)

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Déclaration.

Le soussigé Chancelier de l'Empire Austro-hongrois, Ministre de la maison impériale et des affaires étrangères, déclare à la suite d'une entente établie avec le Gouvernement des Principautés-Unies de Moldavie et de Valachie, qu'il a été constaté que, conformément aux lois en vigueur dans les pays respectifs, les jugements et décisions rendus en matière civile, commerciale, maritime et de change par les autorités judiciaires compétentes de l'un de ces pays et ayant passé en force de chose jugée sont exécutoires dans l'autre sous la condition de réciprocité.

La présente Déclaration sera échangée contre une Déclaration analogue du Ministère Princier **), et sa teneur sera communiquée sans délai aux autorités judiciaires respectives, afin que le principe

*) V. N° 691.

**) La déclaration du Gouvernement Princier porte la date du 20 août/1 septembre 1871.

1871 de réciprocité, ci-dessus énoncé, trouve son application dans tous les cas où des jugements ou des décisions de cette nature parviendront aux dites autorités par la voie de l'Agent diplomatique et Consul Général de Sa Majesté I. et R. Apostolique à Bucarest.

En foi de quoi le Soussigné a muni la présente déclaration de sa signature et y a fait apposer le sceau du Ministère I. et R. des affaires étrangères.

Vienne le 25 août 1871.

Signé: Comte *Beust* m. p.

688.

14 septembre 1871.

Ordonnance circulaire du Ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs à l'égard des émigrations.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Schreiben des k. k. Ministers des Innern an sämmtliche Statthalter und Länderchefs ddo. 14. September 1871.

Laut Eröffnung des k. u. k. Ministeriums des Aeussern vom 9. d. M., Z. 12103-II u. III hat das k. u. k. Consulat in Galatz den Uebelstand zur Sprache gebracht, dass die disponiblen Geldmittel des Consulates von mittellosen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie übermässig in Anspruch genommen werden, um nach leichtsinnig unternommenen Reisen in das Ausland eine Unterstützung zur Heimreise zu erlangen.

Es sind dies nicht allein verkommene Handwerker, mittellose arbeitsscheue Individuen, sondern ganze Familien, zumeist čechischer Nationalität, junge Leute aus Böhmen, die selbst zugeben, dass sie, durch russische Auswanderungsagenten verlockt, in Russland das gelobte Land zu finden hoffen.

Von allen Mitteln entblösst kommen dieselben bereits auf der Hinreise in Galatz an, nehmen die öffentliche Mildthätigkeit in Anspruch; taub gegen alle Vorstellungen, die ihnen das Consulat macht, begeben sie sich nach Russland, um nach wenigen Monaten im grössten Nothstande nach Oesterreich zurückzukehren, und wenden sich an das k. u. k. Consulat um Unterstützung, dessen Armenfondscasse nahezu erschöpft ist, da auch aus den Pforteländern über Galatz heimkehrende k. k. Staatsangehörige bei dem Consulate um Unterstützung ansuchen.

In Entsprechung des diesfälligen Ansinnens des k. u. k. Ministeriums des Aeussern, welches den Delegationen gegenüber für die möglichste Herabminderung der betreffenden im gemeinsamen

Staatsvoranschlage jährlich in bedeutender Höhe erscheinenden 18
Ausgabsrubrik verantwortlich ist, sehe ich mich veranlasst, auf den angeregten Uebelstand mit dem dringenden Ersuchen aufmerksam zu machen, im Wege entsprechender Belehrung, sowie durch strengste Invigilirung auf die Umtriebe von Auswanderungsagenten und durch sonst geeignet erscheinende Vorkehrungen einem Zustande nach Thunlichkeit abzuhelfen, welcher ebenso den Interessen der gemeinsamen Finanzen, als der Wohlfahrt der Bevölkerung Nachtheil bringt.

689.

19 septembre 1871.

Convention préliminaire conclue à Vienne pour la correction du Rhin de Kriessern au lac de Constance.

(Archives diplomatiques 1875, II, 95.)

Le conseil fédéral de la Confédération suisse et le gouvernement de S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi apostolique de Hongrie, animés du désir de prendre, d'un commun accord, les mesures requises pour la correction du cours du Rhin depuis la localité suisse de Kriessern, en aval, jusqu'à l'embouchure de ce fleuve dans le lac de Constance, ont décidé de rédiger, sous la forme d'une convention préliminaire, les conditions, déjà convenues par notes réciproquement échangées, auxquelles doivent être exécutés d'un commun accord, par la Suisse et l'Autriche, les travaux nécessaires, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, à cet effet, savoir:

Le conseil fédéral de la Confédération suisse, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la cour impériale et royale, M. le Dr. Jean-Jacques de Tschudi;

Le gouvernement de S. M. l'empereur d'Autriche, le Dr. baron Auguste de Wehli, chef de section au ministère impérial et royal de l'intérieur, chevalier de l'ordre de la Couronne de fer de deuxième classe et de l'ordre de Léopold;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté, sous réserve de ratification supérieure, l'arrangement préliminaire suivant:

Les deux corrections du Rhin savoir, tant la correction supérieure, connue sous le nom de percée de Widnau ou de Diepoldsau, que la correction inférieure de Brugg-Fussach, devront être mises en œuvre et achevées en même temps.

Bases d'exécution.

Article 1.

Dans les travaux de correction du Rhin qui doivent être exécutés en commun sont compris:

1871 1° La percée supérieure près de Widnau.

2° La percée inférieure près de Fussach. — Toutes deux avec les travaux préliminaires d'endiguement nécessaires.

3° Dans la partie du lit du fleuve qui est comprise entre les deux percées, chacun des deux États aura, comme jusqu'à ce jour, à pourvoir sur son territoire aux travaux ordinaires de protection des rives du fleuve, et cela en se conformant aux dispositions que, suivant le procès-verbal daté de Ragatz le 25 mai 1869, MM. les ingénieurs en chef Plach et Hartmann ont arrêtées d'un commun accord, le 30 avril 1869. Cependant si des travaux supplémentaires dans le lit du fleuve étaient rendus nécessaires par l'ouverture de l'une ou de chacune de ces tranchées, dans la partie du cours située entre ces dernières, ces travaux et les mesures requises devraient être exécutés à frais communs.

4° La conduite des eaux intérieures qui, sur les deux territoires, seront attaquées directement par les deux percées.

5° Les routes, ponts et chemins à construire à nouveau en suite des travaux susmentionnés.

Article 2.

Les frais généraux de l'entreprise seront supportés en commun par les deux États.

Sont compris dans ces frais généraux:

1° Tous les frais de commissions, de devis, de direction des travaux et d'inspection qui résulteront de la correction du Rhin, à partir du jour de la conclusion de la convention.

2° Les frais d'expropriation. L'expropriation des terrains nécessaires et des autres propriétés et droits s'effectuera d'après les lois du pays respectif. Les indemnités accordées bénévolement à titre d'équité ne rentrent pas dans les frais généraux et concernent exclusivement chacun des États riverains.

3° Les frais de construction de tous les ouvrages et bâtiments qui, en vertu de la 1re section ci-dessus, sont une partie intégrante de l'entreprise.

4° Les frais d'entretien de ces constructions et bâtiments seront à la charge de l'État sur le territoire duquel ils se trouveront, une fois les travaux achevés et acceptés, et les seuls frais à couvrir en commun sont ceux que pourront nécessiter les travaux supplémentaires dans le lit commun du fleuve, sur son parcours rectifié, et cela même après l'acceptation des travaux.

Article 3.

Les principes suivants feront règle quant à l'exécution de l'entreprise commune:

A. Fixation des plans et devis. 1871

1° Le travail de la Commission internationale réunie en 1865, soit le procès-verbal des experts, daté de Bregenz le 8 juillet 1865, servira de base au projet de correction du Rhin, avec cette réserve cependant que l'on examinera à nouveau :

a) Quant à la percée Brugg-Fussach, si le canal de dérivation du Rhin doit déboucher dans la baie du lac à droite ou à gauche de Fussach, et s'il n'est pas plus avantageux de diriger directement sur le lac, sans les relier au Rhin, les affluents situés sur cette section ;

b) Et quant à la percée supérieure, près de Widnau, s'il convient de lui donner une autre direction, en tenant compte des expériences faites en 1868.

2° Les plans détaillés, ainsi que les devis et les descriptions de travaux pour la percée Brugg-Fussach, pour la conduite des affluents de cette section dans le nouveau lit du Rhin ou, suivant le cas, pour leur acheminement direct dans le lac, sans jonction dans le nouveau lit du Rhin, de même que pour les routes, ponts et chemins à construire à nouveau sur cette section, seront établis par les ingénieurs autrichiens; les plans et devis détaillés de travaux et de frais concernant la percée près de Widnau et les travaux y relatifs en connexion avec les points susmentionnés, seront établis par les ingénieurs suisses, et cela, de part et d'autre, d'après l'échelle, le système et les prix d'unité qui seront fixés ultérieurement d'un commun accord par les ingénieurs des deux États riverains.

3° Ces plans, devis et descriptions de travaux seront soumis à l'examen des autorités compétentes des deux pays, et il ne pourra être procédé à l'exécution de l'entreprise qu'après que les projets auront été acceptés de part et d'autre.

Article 4.

Les gouvernements des deux États contractants veilleront à ce que tout retard inutile et préjudiciable soit, autant que possible, évité.

B. Commencement des travaux et délais d'exécution.

1° Les gouvernements des deux États contractants s'entendront pour la mise en œuvre simultanée des travaux qui rentrent dans l'entreprise commune, une fois que les projets respectifs auront été acceptés de part et d'autre.

2° Les délais dans lesquels ces travaux doivent être achevés, à partir du moment où ils auront été commencés, seront fixés ultérieurement et d'un commuu accord par les ingénieurs délégués à cet effet par les deux États.

1871 3° Le programme que lesdits ingénieurs dresseront à cette occasion sera inséré dans la convention d'État à conclure pour la correction du Rhin.

C. Direction des travaux.

1° L'exécution de la percée et des travaux qui s'y rapportent sera dirigée par les ingénieurs et les autorités des territoires respectifs, et se fera exactement d'après les plans et programmes approuvés et arrêtés de part et d'autre et d'un commun accord.

2° Les deux États contractants s'assurent mutuellement le contrôle le plus étendu, tant au point de vue technique qu'au point de vue économique.

Les travaux seront en outre soumis aux inspections et vérifications périodiques d'une commission composée de délégués des deux États. Cette Commission tient un procès-verbal du résultat de ses inspections, qu'elle communique aux deux gouvernements, accompagné d'un rapport sur la marche de l'entreprise.

D. Contestations.

1° Les contestations de nature soit technique, soit économique, qui pourraient surgir entre les ingénieurs qui dirigent les travaux, doivent, en premier lieu, être soumises aux autorités compétentes des pays respectifs, qui tranchent le différend par arrangement pris d'un commun accord, ou bien, lorsque cela n'est pas possible, en remettent la solution à un tribunal d'arbitres.

2° Chaque gouvernement nomme deux membres de ce tribunal d'arbitres; ces quatre membres nomment ensuite le surarbitre. Si ces membres ne peuvent pas tomber d'accord sur le choix du surarbitre, ce dernier sera tiré au sort.

Commission d'experts.

Avant la conclusion de la convention d'État définitive, les questions techniques qui n'ont pas encore été résolues seront tranchées par une commission mixte d'experts, à laquelle le Conseil fédéral suisse et le canton de Saint-Gall, d'un côté, le gouvernement autrichien et la représentation provinciale du Vorarlberg, d'un autre côté, délèguent chacun un expert. Ces quatre experts seront présidés par M. Georges Sexauer, conseiller supérieur badois des travaux publics, à Carlsruhe.

Mandat de la commission.

Cette commission aura à élucider les questions mentionnées sous les chiffres I, 4 et 5, III, A, 1, *a* et *b*, et sous chiffre III, B, savoir:

1° Si le cours du Rhin doit être dirigé sur la droite de Fussach, 1871
ou s'il peut être dirigé sur la gauche de cette localité sans qu'il en résulte de grands inconvénients techniques.

Les ingénieurs autrichiens auront seuls à trancher cette question.

2° Si la partie supérieure de la percée doit s'exécuter exactement d'après les données de la commission internationale d'experts de 1865, depuis la borne-frontière 83½, entre Widnau et Bündtele d'un côté, puis entre Unterschnitten et Diepoldsau d'un autre côté, jusqu'au-dessous de la borne-frontière 97, avec une légère courbe, ou s'il convient de modifier la direction de cette courbe, en tenant compte des expériences faites en 1868.

3° De quelle manière et dans quelle mesure il sera le plus rationnel d'effectuer la conduite des affluents directement attaqués par les deux percées, en indiquant spécialement quels sont ces affluents.

A cette occasion, il faudra examiner, pour la percée Brugg-Fussach, s'il ne serait pas plus avantageux d'amener directement dans le lac, au lieu de les conduire dans le nouveau lit du Rhin, les affluents attaqués directement par cette percée.

4° Une fois que la ligne qui doit suivre la percée aura été fixée, il y aura lieu d'examiner de plus près, de concert avec les autorités locales respectives, de quelle manière les communications mentionnées au chapitre Ier, point 5, pourront être exécutées en observant la plus grande économie possible.

5° Quels sont les délais nécessaires pour l'établissement des projets détaillés concernant la correction du Rhin et les travaux accessoires, et au bout de quel laps de temps l'entreprise entière, considérée au point de vue technique, doit pouvoir être achevée, en se basant sur la mise en œuvre et l'exécution simultanées des deux percées à partir du moment où les plans détaillés auront été approuvés réciproquement de part et d'autre.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux parties contractantes ont signé et scellé de leur sceau la présente convention préliminaire.

Fait à Vienne, le 19 septembre 1871.

(L. S.) Signé: *Tschudi.* (L. S.) Signé: *Wehli.*

1871 **690.**

19 septembre 1871.

Ordonnance concernant le cérémonial à observer par les vaisseaux de guerre, forts etc. ottomans lors des jours de fête et solennels des souverains amis.

(M. V. B., p. 153.)

Reglement betreffs der Theilnahme der kaiserlich-türkischen Kriegsschiffe, Forts und Festungen an der Feier der Feste von fremden Souverains.

Im Nachhange zu der mittelst Admiralsbefehl Nr. 71, Praes. Nr. 1072, vom 3. Juni 1859, publicirten Circularnote des kaiserlich-türkischen Ministeriums des Aeussern wird das von der kaiserlich-ottomanischen Pforte festgesetzte Reglement betreffs der Theilnahme der kaiserlich-türkischen Kriegsschiffe, Forts und Festungen an der Feier der Feste von fremden Souverains und des hiebei zu beobachtenden Ceremoniels im Nachstehenden verlautbart:

Uebersetzung der Instructionen, betreffend das Ceremoniel, welches von den ottomanischen Kriegsschiffen, Forts und Festungen des Reiches an den Festtagen der befreundeten Souverains zu befolgen ist. Niedergelegt in Gemässheit der Reglements, welche unter dem Datum vom 29. Chaban 1275 und vom 27. Rédjeb 1279 den Civilbehörden an den Seeküsten des Reiches zugemittelt worden sind.

Artikel I.

Das für die Festtage der befreundeten Souverains vorgeschriebene Ceremoniel wird einmal des Jahres statthaben, und zwar gelegentlich ihres Namenstages oder des Jahrestages ihres Regierungsantrittes, je nach dem Tage, welchen der Repräsentant jedes Souverains zu feiern pflegt.

Artikel II.

Im Falle, als sich in einem kaiserlichen Hafen ein Kriegsschiff einer daselbst durch ihren Consul vertretenen Macht befindet, wird das ottomanischen Kriegsschiff, welches sich im selben Hafen befinden sollte, wenn es mehr als 10 Geschütze führt, die Salute des fremden Kriegsschiffes erwiedern. Die Citadelle oder das Fort werden sich auf das Hissen der Nationalflagge beschränken; hat das ottomanische Kriegsschiff nicht mehr als 10 Kanonen, so wird es dem Seegebrauche gemäss sich auf die Flaggengalla ohne Abgabe von Kanonensalut beschränken; in diesem Falle werden die Citadelle oder

das Fort gehalten sein, die gebräuchlichen Salven abzugeben und 1871
zugleich ihre Flagge zu hissen.

Artikel III.

Befindet sich kein Kriegsschiff der Macht, von deren Souverain das Fest begangen wird, im Hafen, werden aber Kanonensalute von einem Kriegsschiffe, welches einem anderen Staate angehört, entweder zur Feier des Souverainfestes oder an Stelle der abwesenden Kriegsschiffes abgegeben, so wird das kaiserliche Stationsschiff — wenn eines gegenwärtig ist und mehr als 10 Kanonen führt — diese Salute dem Inhalte des Artikels II gemäss erwiedern und die Citadelle oder das Fort des Ortes, falls dieser solche Befestigungen besitzt, werden ihre Flagge zu hissen haben.

In Ermangelung eines ottomanischen Kriegsschiffes, oder wenn dasselbe nicht mehr als 10 Geschütze hätte, werden die Citadelle oder das Fort gehalten sein, die bezüglichen Salven abzugeben und die nationale Flagge zu entfalten.

Artikel IV.

In den Häfen, in welchen sich weder ein Kriegsschiff des Staates, dessen Souverainfest gefeiert wird, noch eines einer anderen Macht befindet, wird das ottomanische Kriegsschiff, den Seegebräuchen gemäss, weder Flaggengalla führen, noch Kanonensalute abgeben. Die Festung wird sich im diesem Falle auch auf das Hissen der Flagge ohne Abgabe von Salven beschränken.

Artikel V.

In Häfen, in welchen sich weder ein ottomanisches noch ein fremdes Kriegsschiff befinden sollten, und in den Orten, welche von der Seeküste entfernt liegen, werden die Citadelle oder das Fort nur ihre Flagge zu hissen haben, sowie die Localbehörden auch gehalten sind, einen Functionär zum Consul, dessen Souverainfest gefeiert wird, zu senden, um diesem die gebräuchlichen Glückwünsche darzubringen, sobald er seine Flagge gehisst haben wird.

Nachdem auf Grund der Bestimmungen dieser Instructionen nur einmal des Jahres auf die Mitbetheiligung der kaiserlich-ottomanischen Kriegsschiffe und Behörden an den von S. M. Schiffen zu feiernden Nationalfesten gerechnet werden kann, so hat für die in türkischen Häfen stationirten k. k. Schiffe die Regel zu gelten, dass nur am 18. August, als am Geburtsfeste Seiner Majestät des Kaisers, die übliche Einladung zur Theilnahme an der Feier dieses Festes an die kaiserlich-ottomanischen Behörden zu richten ist.

Die für die Feier des Namensfestes Seiner Majestät im Auslande bestehenden Vorschriften bleiben unverändert, mit dem einzigen

1871 Unterschiede, dass eine Einladung zur Mitbetheiligung an diesem Feste an türkische Kriegsschiffe und Behörden nicht zu ergehen hat.

Freiherr *v. Pöck* m. p.
Vice-Admiral.

691.

27 septembre 1871.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant l'exécution réciproque des sentences et décisions en matière civile en Autriche-Hongrie et dans les Principautés-Unies de la Moldavie et Valachie.

(R. G. B. 1871, Nr. 131.)

Verordnung des Justizministeriums vom 27. October 1871, betreffend die wechselseitige Vollstreckung civilgerichtlicher Erkenntnisse und Entscheidungen in der österreichisch-ungarischen Monarchie und in den vereinigten Fürstenthümern der Moldau und Walachei.

Die kaiserlich und königliche Regierung einerseits und die Regierung der vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Walachei anderseits, haben durch den Austausch gegenseitiger Ministerialerklärungen constatirt, dass, im Sinne der in ihren Staatsgebieten geltenden Gesetze, die von den competenten Gerichten des einen Theiles in Civil-, Handels-, See- und Wechselsachen gefällten und executionsfähig gewordenen Erkenntnisse und Entscheidungen, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, auch in dem Staatsgebiete des anderen Theiles vollstreckbar sind.

Der erfolgte Austausch dieser Erklärungen wird hiermit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder kundgemacht, damit solche Erkenntnisse und Entscheidungen, sobald sie auf Ansuchen der Parteien, durch Vermittlung des k. und k. Ministeriums des Aeussern, an die zum Vollzuge berufenen Gerichte geleitet werden, durch dieselben nach dem Grundsatze der vollen Reciprocität zur Vollstreckung gelangen.

Habietinek m. p.

---

692. 1871

5 octobre 1871.

Traité télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Conclu à Berne. Ratifié à Bude, le 9 mars 1872.

(R. G. B. 1872, Nr. 53).

Telegraphenvertrag zwischen der kaiserlichen und königlichen Regierung von Oesterreich-Ungarn und der kaiserlich deutschen Reichsregierung vom 5. October 1871. Abgeschlossen zu Bern am 5. October 1871; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ofen am 9. März 1872.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten einerseits und den von Seiner Majestät dem deutschen Kaiser und König von Preussen hiezu ernannten Bevollmächtigten anderseits, zum Zwecke einer neuen Regelung der telegraphischen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Gebieten am 5. October v. J. zu Bern ein aus 12 Artikeln bestehender Vertrag abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welcher also lautet:

Nachdem die kaiserliche und königliche Regierung von Oesterreich-Ungarn und die kaiserlich deutsche Reichsregierung übereingekommen sind, mit Rücksicht auf den am 31. December 1871 stattfindenden Ablauf des Telegraphen-„Vereins"-Vertrages ddo. Baden-Baden, 25. October 1868 ihre gegenseitigen telegraphischen Beziehungen durch einen neuen Vertrag zu regeln, haben

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn:

den Ministerialrath und Director der k. k. Staatstelegraphen, Carl Brunner von Wattenwyl, und den königlich ungarischen Ministerialrath, Dr. Edmund von Ary,

Seine Majestät der deutsche Kaiser und König von Preussen:

den Stellvertreter des kaiserlich deutschen Generaldirectors der Telegraphen, Oberst Theodor Maydam, den königlich bayerischen Telegraphendirector, Heinrich Gumbart, und den königlich württembergischen Eisenbahnbau- und Telegraphendirector, Präsidenten Ludwig von Klein,

für den gedachten Zweck zu ihren Bevollmächtigten ernannt, welche sich nach gegenseitiger Mittheilung ihrer Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratification, über nachfolgende Artikel geeinigt haben:

1871

Artikel 1.

Den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sind alle Telegraphenlinien und Stationen unterworfen, welche in den Staatsgebieten der österreichisch-ungarischen Monarchie und des deutschen Reiches oder seitens der hohen contrahirenden Theile in den Gebieten anderer Staaten für den allgemeinen Verkehr unterhalten werden.

Artikel 2.

Jedem der contrahirenden Theile bleibt es vorbehalten, Telegraphenlinien und Stationen, welche derselbe zur unterseeischen Verbindung mit anderen Staaten anlegt, von seinen übrigen Telegraphenlinien und Stationen entweder auszuschliessen oder für die unterseeischen Linien abweichende Tarife einzuführen.

Artikel 3.

Die auf den telegraphischen Correspondenzdienst bezüglichen Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrages, zuletzt revidirt in Wien den 21. Juli 1868, sowie des dazu gehörigen Reglements für den internationalen Telegraphendienst, finden auch für die Correspondenz zwischen den Stationen der hohen contrahirenden Theile volle Anwendung, insoweit durch gegenwärtigen Vertrag nicht anderweitige Vereinbarungen getroffen sind.

Artikel 4.

Im Wechselverkehre zwischen den Stationen der österreichisch-ungarischen Monarchie einerseits, und des deutschen Reiches anderseits beträgt die Beförderungsgebühr für die einfache Depesche von 20 Worten Einen Gulden österreichische Währung = 20 Silbergroschen = 1 fl. 10 kr. süddeutsch = 2·50 Francs.

Für den Gränzverkehr findet eine Ermässigung dieser Gebühr auf die Hälfte statt.

Artikel 5.

Zur Ermittlung der Beförderungsgebühren für die Correspondenz im Grenzverkehre wird das Telegraphengebiet der hohen contrahirenden Theile in viereckige Flächen zerlegt. Die Bildung dieser Flächen geschieht in der Weise, dass jeder Breitengrad in fünf und jeder Längengrad in drei gleiche Theile getheilt wird, und durch die Theilungspunkte Meridian- und Parallelkreise gezogen werden, wodurch je 15 Vierecke, Taxquadrate genannt, entstehen. Die ermässigten Gebühren für den Grenzverkehr finden Anwendung auf die Correspondenz zwischen beiderseitigen Stationen eines und desselben Taxquadrates untereinander, sowie zwischen denselben und solchen Stationen, welche innerhalb der nächsten das Taxquadrat umgebenden acht Quadratreihen (Taxvierecke) gelegen sind, mit

Hinwegfall derjenigen 40 Quadrate, welche ausserhalb des in dieses 1871
Taxviereck eingeschriebenen Kreises fallen.

Artikel 6.

An Transitgebühren kommen beiderseits die im internationalen Vertrage vereinbarten und zu vereinbarenden Sätze zur Anwendung; jedoch soll bei dem im Verkehre zwischen Stationen der österreichisch-ungarischen Monarchie und denjenigen der Niederlande über deutsche Linien beförderten Depeschen nur 60 kr. österreichische Währung = 12 Silbergroschen = 42 kr. süddeutsch = 1·50 Francs für die einfache Depesche erhoben werden; dagegen wird von Seite Oesterreich-Ungarns eine Terminaltaxe von 40 kr. österreichische Währung = 8 Silbergroschen = 28 kr. süddeutsch = 1 Franc erhoben, wodurch sich unter Hinzurechnung der mit der königlich niederländischen Regierung vereinbarten diesfälligen Terminaltaxe von 20 kr. österreichische Währung = 4 Silbergroschen = 14 kr. süddeutsch = 0·50 Francs für eine solche Depesche die Gesammtgebühr von Einem Gulden 20 kr. österreichische Währung = 24 Silbergroschen = 1 fl. 24 kr. süddeutsch = 3 Francs ergibt.

Artikel 7.

Die im Wechselverkehre gemäss Artikel 4 erhobenen Gebühren verbleiben ohne weitere Abrechnung demjenigen Theile, in dessen Gebiete die Einhebung stattgefunden hat.

Artikel 8.

Die Transitgebühren unterliegen einer Abrechnung nach den Bestimmungen des internationalen Telegraphenvertrages, jedoch mit der Massgabe, dass die zwischen Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden über deutsche Linien beförderten Depeschen nur nach der Stückzahl ohne Rücksicht auf die Wortzahl und Zusatzgebühren, nach dem Durchschnittssatze von 60 kr. österreichische Währung = 12 Silbergroschen = 42 kr. süddeutsch = 1·50 Francs für jede Depesche berechnet werden sollen.

Bezüglich der Termialgebühren für die telegraphische Correspondenz zwischen Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden findet eine directe Abrechnung dieser beiderseitigen Verwaltungen statt.

Artikel 9.

Bis die im internationalen Vertrage, revidirt zu Wien am 21. Juli 1868 für das bisherige Vereinsgebiet festgesetzten gemeinsamen Taxen durch abgesonderte Taxen für das österreichisch-ungarische und das deutsche Telegraphengebiet ersetzt sein werden, sollen die dem Telegraphenvereine zufliessenden Gebühren nach den Bestimmungen des zu Baden-Baden am 25. October 1868 abge-

1871 schlossenen Telegraphenvereins-Vertrages verrechnet und vertheilt werden.

Artikel 10.

Die periodische Revision der in diesem Vertrage festgesetzten Tarife im Wege der Vereinbarung zwischen den Telegraphenverwaltungen der hohen contrahirenden Theile bleibt vorbehalten.

Artikel 11.

Gegenwärtiger Vertrag tritt mit dem 1. Jänner 1872 in Wirksamkeit und ist von Jahr zu Jahr kündbar.

Die Kündigung kann jedoch nur zum 1. Jänner eines jeden Jahres erfolgen, dergestalt, dass der Vertrag demnächst noch bis zum 31. December desselben Jahres in Kraft bleibt.

Artikel 12.

Die Ratificationen des gegenwärtigen Vertrages sollen in möglichst kurzer Frist in Berlin ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen, in deutscher und ungarischer Sprache ausgefertigten Vertrag unterschrieben und besiegelt.

So geschehen zu Bern, am fünften October Eintausend achthundert einundsiebzig.

(L. S.) *Brunner* m. p.
(L. S.) *Ary* m. p.
(L. S.) *Meydam* m. p.
(L. S.) *Gumbart* m. p.
(L. S.) *Klein* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Bestimmungen dieses Vertrages denselben gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, denselben seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir die gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen in Unserer königlichen Stadt Ofen am neunten des Monates März im Jahre des Heiles Eintausend achthundert zweiundsiebzig, Unserer Reiche im vierundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner kaiserlich und königlich Apostolischen Majestät:

Max Freiherr von *Gagern* m. p.

693.

187

1er novembre 1871.

Règlement pour l'institution d'un fonds de retraite en faveur des employés de la Commission européenne du Danube.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, N° CCLXI, Annexe I.)

Article 1.

Tout employé engagé à titre permanent avec un traitement annuel fixe, soit par la Commission elle-même, soit par l'un de ses chefs de service, avec autorisation spéciale de la Commission, a droit, au moment de sa sortie du service, à une indemnité de retraite, pourvu qu'il remplisse les conditions déterminées par le présent règlement.

Cette disposition n'est pas applicable au personnel de l'inspection générale de la navigation, ni du capitanat du port de Soulina, payé pour le compte de la Turquie, sauf les arrangements qui pourraient être pris à cet égard avec le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan.

Article 2.

Ne peuvent être compris dans la catégorie des employés ayant un droit éventuel à une indemnité de retraite, lors-même qu'ils réuniraient les conditions prescrites par le premier alinéa de l'article précédent, les employés auxiliaires, gardiens, magasiniers, garçons de bureau, domestiques, simples machinistes, chauffeurs, conducteurs de barques, matelots, mousses, simples contre-maîtres et surveillants, artisans et ouvriers ou autres gens de métier.

Cette exclusion ne s'applique pas cependant à l'inspecteur-mécanicien, au garde-magasin de Soulina, au Time-Keeper de Soulina, ni à l'agent de l'ingénieur en chef, à Toultcha.

Pour fixer l'interprétation du présent règlement, il est entendu que l'expression employé, partout où il en est fait usage ci-après, désigne un employé ayant droit à l'indemnité de retraite, dans le sens de la définition donnée par le présent article et par le premier alinéa de l'article premier.

Article 3.

Le droit éventuel à l'indemnité de retraite s'ouvre pour les employés le jour de l'expiration de leur dixième année de service, en comptant du jour à partir duquel ils ont commencé à toucher un traitement sujet à retenue, tel que ce jour est fixé par l'ordonnance de payement.

1871

Article 4.

Ce droit éventuel produit immédiatement son effet:

1° Pour les employés, qui après un service de dix ans au moins, sont empêchés par vieillesse ou par maladie de continuer à remplir leurs fonctions;

2° Et pour ceux, qui après le même laps de temps, sont congédiés par la Commission, en dehors du cas prévu par l'article 13 ci-dessous.

Article 5.

Les employés de la Commission européenne ayant droit à une indemnité de retraite sont admis à le faire valoir eux-mêmes, les chefs de service, s'avoir, l'ingénieur en chef, le secrétaire-général, l'agent-comptable de la caisse centrale, le directeur de la caisse de navigation et le médecin en chef de l'hôpital de la marine de Soulina, à l'expiration de leur quinzième année de service; et les employés subalternes à l'expiration de la vingtième année; le tout en calculant conformément à l'article 3 ci-dessus.

Article 6.

Pour tenir compte des services passés de son personnel actuel, la Commission arrête une liste de ceux de ses employés en exercice, ayant un droit éventuel à l'indemnité de retraite, avec indication de la durée de leur service, et elle verse au fonds de retraite, dont il sera parlé à l'article suivant, une somme de deux cent trente-un mille sept cent, soixante-seize francs, prélevée sur son fonds de réserve.

Article 7.

Pour fournir les sommes qui seront necéssaires au payement des indemnités de retraite assurées aux employés par le présent règlement il est créé un fonds de retraite composé:

1° De la somme de 231.776 francs versée par la Commission conformément à l'article précédent;

2° Du produit des retenues qui à partir du premier janvier 1872 seront effectuées chaque année, à raison de trois pour cent. sur les appointements des employés compris dans la liste dont il est parlé à l'article précédent, de leurs successeurs et de tous ceux qui peuvent acquérir le droit éventuel à l'indemnité de retraite, conformément à l'article premier du présent règlement;

3° Dune allocation annuelle de la Commission européenne, dont le montant est à déterminer par elle, mais qui ne pourra pas dépasser quatre mille francs par an, en moyenne, pendant les douze années qui suivront le 1er janvier 1872;

4° Et des intérêts à produire par toutes les valeurs comprises dans le fonds de retraite, ces intérêts devant courir, pour la somme

versée par la Commission conformément à l'article 6, à partir du 187: 24 avril 1871.

Les sommes versées au fonds de retraite et celles dont il s'accroîtra plus tard, seront placées en valeurs publiques solides, et il sera publié chaque année un compte spécial de la situation dudit fonds, avec le compte-rendu général des recettes et des dépenses de la Commission.

Le fonds de retraite ne pourra être affecté à d'autres payements qu'aux indemnités de retraite acquises en vertu du présent règlement. La somme qui resterait disponible dans ce fonds, au moment de la dissolution de la Commission, après que tous ses employés auraient été désintéréssés de leurs droits de retraite sera, réintégrée dans la caisse gènerale des travaux d'amélioration des embouchures du Danube.

Article 8.

La quotité de l'indemnité de retraite est fixée par la liste dont il est parlé à l'article 6 ci-dessus, pour ce qui concerne le temps de service des employés portés sur cette liste, couru jusqu'au 24 avril 1871.

Pour le temps à courir postérieurement à cette dernière date l'indemnite de retraite sera calculée sur le pied du cinquième du traitement total touché par l'employé, depuis le 24 avril 1871, ou depuis le jour de son entrée au service, s'il est postérieur à cette date, jusqu'au jour de la cessation de son emploi.

Article 9.

Si avant de compléter sa dixième année de service, un employé est congédié pour cause de suppression d'emploi et sans faute de sa part, il a droit à une indemnité de retraite égale au dixième du traitement total touché par lui pendant la durée de son service.

Article 10.

Des dispositions spéciales peuvent être prises en faveur des employés qui seraient devenus impropres au service par suite d'accidents éprouvés ou d'une infirmité contractée dans l'exercice de leurs fonctions, mais sans que l'indemnité qui leur sera accordée puisse dépasser le cinquième du salaire total touché par eux pendant toute la durée le leur service.

Article 11.

En cas de décès d'un employé en activité de service, l'indemnité de retraite à la quelle il aurait eu droit, conformément aux articles 8 ou 9 du présent règlement, est acquise à ses héritiers ci-après désignés, savoir: la veuve, les enfants, la mère-veuve et les sœurs orphelines

1871 non mariées, et ce, soit en totalité, soit dans une proportion à déterminer, suivant les circonstances, par la Commission réunie en séance plénière.

Article 12.

Les indemnités de retraite acquises en vertu du présent règlement seront payées par la caisse centrale de la Commission, sur une ordonnance du comité exécutif rendue conformément aux stipulations du présent règlement et au temps de service des intéressés.

Article 13.

Si un employé est congédié, même après l'expiration de sa dixième année de service, pour cause de faute grave, il peut être privée, en tout ou en partie, de son droit à l'indemnité de retraite, par une décision motivée rendue par la Commission.

Cette décision ne peut être prise qu'en séance plénière, à la majorité des voix.

Article 14.

En cas de décès d'un employé ou de destitution prononcée conformément à l'article précédent, il ne peut être exercé aucun recours contre la Commission, soit par l'employé destitué, soit par ses ayants-droit ou par les ayants-droit de l'employé décédé, autres que les héritiers désignés par l'article once ci-dessus, a raison des retenues effectuées sur les appointements conformément à l'article 7, et le montant de ces retenues demeure, en tout état de cause, définitivement acquis au fonds de retraite.

Fait à Galatz, le 1er novembre 1871.

Signé: *Radowitz.* B. *Berio.*
Schlechta. *d'Offenberg.*
A. *d'Avril.* *Ismaïl.*
J. *Stokes.*

694.

2 novembre 1871.

Règlement arrêté par la Commission européenne du Danube pour l'établissement d'une station de signaux à Soulina.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube Nr. CCLXIII, Annexe I.)

Article 1.

Il est institué à Soulina une station de signaux, pour les correspondances à échanger entre la côte et les bâtiments en mer, et vice versa.

Les signaux sont donnés du phare de la rive droite et sont visibles, en temps ordinaire, à la distance de deux lieues et demie lieues marines); l'usage en est public. 1871

Article 2.

La station est reliée à la ligne télégraphique Ottomane de Toultcha à Soulina. Elle ne peut correspondre directement qu'avec le bureau télégraphique de ce dernier port, avec les personnes qui habitent la ville et avec les bâtiments en mer.

Article 3.

Le service des signaux est dirigé par l'officier vérificateur attaché à la caisse de navigation de Soulina, conformément à l'instruction arrêtée par la Commission européenne pour régler l'ordre de ce service.

Article 4.

L'officier vérificateur tient un journal sur lequel il transcrit jour par jour les correspondances reçues ou expédiées par la station de signaux.

Il indique également sur ce journal l'état de l'atmosphère, ainsi que les circonstances, de brume ou autres, qui peuvent empêcher l'échange des signaux.

Le journal de la station est visé chaque jour par le directeur de la caisse de navigation.

Article 5.

La station de signaux établie à Soulina correspond avec les bâtiments en mer, au moyen des signaux déterminés par le Code commercial international de signaux pour l'usage de toutes les nations, préparé sous l'autorité du Board of Trade, et adopté par quatorze des principales nations maritimes.

Article 6.

La taxe due pour la transmission ou pour la réception d'une dépêche ne comprenant pas plus de vingt mots ou groupes de mots, est de cinq francs; elle est de dix francs pour toute dépêche comprenant plus de vingt mots ou groupes de mots et n'en comprenant pas plus de trente, et elle croît dans la même proportion de cinq francs, par chaque dix mots ou fraction de dix mots ou groupes de mots, en sus des trente premiers.

Article 7.

Pour les dépêches transmises par la station à un bâtiment en mer, sur la réquisition d'une personne domiciliée à Soulina, la taxe

1871 déterminée par l'article précédent est acquittée d'avance par l'expéditeur.

Pour les dépêches reçues par la station d'ue bâtiment en mer, à l'adresse d'une personne domiciliée à Soulina, cette taxe est acquittée par le destinataire, et la dépêche ne peut lui être remise avant le payement de la taxe.

Article 8.

Les taxes afférentes aux dépêches arrivant par les lignes télégraphiques Ottomanes pour être adressées par la station de signaux de Soulina à des bâtiments en mer, de même que les taxes afférentes aux dépêches reçues par ladite station de bâtiments en mer, et devant être expédiées au dehors par lesdites lignes télégraphiques, sont recouvrées par l'administration des télégraphes Ottomans, conformément aux conventions internationales en vigueur, et aux dispositions adoptées par la Commission, de concert avec cette administration.

Article 9.

Le service de la station de signaux de Soulina n'est ouvert que pendant le jour, du lever au coucher du soleil.

Article 10.

Les dépêches sont reçues ou transmises dans les langues anglaise, française ou italienne, au choix des parties.

Article 11.

La transmission ou réexpédition des dépêches reçues par la station, en provenance ou à destination d'un bâtiment en mer, s'effectue sans retard.

Article 12.

Lorsque le capitaine d'un bâtiment en mer veut entrer en correspondance avec la station de signaux de Soulina, il est tenu, en se conformant d'ailleurs aux prescriptions du code commercial international, de hisser son pavillon national et de donner le nom de son bâtiment et celui du port auquel il appartient, ainsi que les noms de son propriétaire ou armateur.

Article 13.

Les dépêches remises à la station par le bureau télégraphique de Soulina, à l'adresse d'un bâtiment en mer, et qui ne peuvent être transmises à leur destination dans un délai de cinquante jours, sont rendues au bureau télégraphique, ainsi que les taxes y afférentes, si elles ont été acquittées.

Article 14. 1871

Le capitaine du port de Soulina ou son remplaçant peut, en tout état de cause, faire usage directement et sans frais des appareils de la station de signaux, pour les besoins de la police de la navigation et du sauvetage des bâtiments en danger.

Fait à Galatz, le 2 novembre 1871.

Signé: *Radowitz.* B. *Berio.*
Schlechta. *d'Offenberg.*
A. *d'Avril.* *Ismaïl.*
J. *Stokes.*

695.

2 novembre 1871.

Instructions au médecin en chef de l'hôpital de la marine de Soulina, sur les actes de juridiction auxquels les autorités locales ou consulaires peuvent avoir a procéder dans l'hôpital.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, N°. CCLXII, Annexe I.)

Article 1.

Le médecin en chef de l'hôpital de la marine est tenu de donner libre accès dans l'hôpital, sous les conditions prévues par la présente instruction, aux autorités locales ou consulaires qui se trouvent dans le cas d'exercer leur ministère dans ledit établissement, comme de recevoir les actes de dernière volonté, les dépositions de témoins, et autres, ainsi que les actes de procédure, en matière civile on criminelle.

Article 2.

Sur l'avis donné préalablement et en temps utile au médecin en chef par l'autorité qui demande l'entrée dans l'hôpital, avis faisant connaître le nombre et la qualité des personnes dont l'entrée sera nécessaire, le médecin en chef prend ses dispositions, suivant qu'il le juge opportun, pour éviter, autant que possible, tout trouble dans le service de l'établissement ou dans la tranquillité des malades en général.

Article 3.

Le médecin en chef est tenu d'obtempérer sans délai aux demandes qui lui sont adressées par lesdites autorités locales ou consulaires, aux fins d'entrer dans l'hôpital, pour y procéder à des actes de juridiction, mais il est bien entendu qu'il a le droit de se réserver entre

1871 le moment de la demande et celui de l'entrée, le temps nécessaire pour prendre les arrangements dont il est parlé à l'article précedent.

Il a soin d'avertir sans retard de la durée du temps qu'il juge nécessaire à cet effet l'autorité qui a fait la demande d'entrée.

Article 4.

Dans le but d'éviter les retards qui pourraient être préjudiciables à l'administration de la justice, et pour obvier à ce que l'entrée des autorités dans une salle où se trouveraient plusieurs malades ne présente des inconvénients pour ces derniers ou pour le service en général le médecin en chef a soin d'isoler, autant que possible, dès leur entrée dans l'hôpital, les individus qui y sont amenés, atteints de blessures, ou auprès desquels on pourrait prévoir la nécessité ultérieure d'une intervention des autorités judiciaires, surtout en matière pénale.

Article 5.

Le médecin en chef de l'hôpital ne peut se refuser, lorsqu'il en est requis par les autorités locales ou consulaires, à fonctionner, dans l'intérieur de l'établissement, comme médecin-expert légal, et il est également tenu de prêter serment, en cette qualité, si les dites autorités le demandent.

Il ne peut exiger aucun honoraire spécial pour les constatations légales auxquelles il est ainsi appelé à procéder, sauf le cas où il aurait à dresser un rapport ou tout autre acte judiciaire sur les résultats de son expertise. Le médecin en chef a droit, dans ce dernier cas à la rétribution fixée par le tarif judiciaire applicable à la matière.

Si les autorités jugent nécessaire d'appeler, pour remplir les fonctions d'expert légal, un ou plusieurs médecins étrangers au service de l'hôpital, le médecin en chef est tenu de donner à ces derniers libre accès dans l'établissement, pouvu qu'ils soient accompagnés par l'autorité qui a demandé leur entrée.

Article 6.

En dehors des cas prévus par les présentes instructions, le médecin en chef de l'hôpital ne peut être tenu de donner accès dans l'établissement aux autorités locales et consulaires, si ce n'est aux jours et aux heures où les personnes du dehors sont admises à visiter les malades, conformément à l'ordre de service établi.

Article 7.

Les dispositions des présentes instructions sont également obligatoires pour le médecin-assistant de l'hôpital de la marine,

lorsqu'il dirige le service pour cause d'absence ou d'empêchement 1871
du médecin en chef.

Fait à Galatz, le 2 novembre 1871.

Signé: *Radowitz.* B. *Berio.*
Schlechta. *d'Offenberg.*
A. *d'Avril.* *Ismaïl.*
J. *Stokes.*

696.

2 novembre 1871.

Disposition de la Commission Européenne du Danube modifiant l'article 11 du tarif de droits de navigation du 9 novembre 1870.

(Procès verbaux de la Comm. Europ. du Danube No CCLXII, Annexe II.)

La Commission européenne du Danube,

Attendu que la disposition de l'article 11 du tarif de droits de navigation du 9 novembre 1870, en vigueur à l'embouchure de Soulina, relative aux taxes dues par les bâtiments qui entrent dans ledit port, pour y faire simplement escale, et y déchargent moins du tiers de leur cargaison, assujettit ces bâtiments au payement de droits plus élevés que ceux, qui dans les mêmes conditions, déchargent une partie de leur cargaison plus considérable;

Que cette disposition est contraire au principe qui a servi de base à la fixation des taxes, et qui consiste à imposer les bâtiments en raison directe des avantages qu'ils retirent des travaux exécutés à l'embouchure de Soulina;

Attendu que la Commission n'a point eu l'intention de modifier, dans ce sens, les dispositions relatives aux bâtiments faisant escale, telles qu'elles étaient formulées dans l'article 10 du tarif du 2 novembre 1865, auquel celui du 9 novembre 1870 a été substitué;

Qu'il y a lieu, par conséquent, de rétablir, entre les bâtiments faisant escale à Soulina, la gradation normale de la taxe, et de soumettre à la taxe la moins élevée ceux qui font l'opération la moins importante;

Arrête la disposition dont la teneur suit:

Article 1.

L'article 11 du tarif de droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina, en date du 9 novembre 1870, est abrogé et remplacé par celui dont la teneur suit:

„Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, sans aucune exception, qui entre dans le port de Soulina, en venant de la mer, et qui porte,

1871 d'après ses connaissements ou son manifeste, une cargaison équivalente à plus du tiers de son tonnage, mais qui décharge dans ledit port une partie seulement de sa cargaison, et reprend la mer avec le surplus, pour continuer son voyage vers un autre port, sans remonter le fleuve, paie les droits de navigation déterminés ci-après, savoir:

„Si le bâtiment quitte le port de Soulina, avec une quantité de marchandises n'excédant pas le tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie les trois quarts de la taxe déterminée par les articles un ou deux du présent tarif;

„S'il quitte ledit port avec une quantité de marchandises excédant le tiers mais n'excédant pas les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie la moitié de la taxe déterminée par lesdits articles un ou deux;

„Et s'il quitte ledit port avec une quantité de marchandises excédant les deux tiers de celle avec laquelle il est entré, il paie le quart de la taxe déterminée par les mêmes articles un ou deux, mais sans que cette taxe puisse être inférieure à cinquante centimes par tonneau, sur son tonnage imposable total.

„Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, la taxe fixée par le présent article est perçue une seule fois, pour l'entrée dans le fleuve, et le bâtiment qui l'acquitte est affranchi de toute autre taxe pour la sortie.

„Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux bâtiments qui déchargeant une partie de leur cargaison à Soulina, embarquent également des marchandises dans ce port. Ces bâtiments retombent, tant pour le payement des taxes d'entrée que pour le payement des taxes de sortie, sous l'application pure et simple des articles un ou deux et de l'article cinq du présent tarif."

Article 2.

La disposition de l'article précédent entrera en vigueur le premier janvier prochain.

Fait à Galatz, le deux novembre 1871.

Signe: *Radowitz.*
Schlechta.
A. *d'Avril.*
J. *Stokes.*
B. *Berio.*
d'Offenberg.
Ismaïl.

697.

1871

10 novembre 1871.

Ordonnance du ministère I. et R. de la guerre section de la marine concernant la célébration de la fête du Sultan.

(M. V. B. 1871, Nr. 113.)

Normalverordnung vom 10. November 1871, Theilnahme an türkischen Festen nur Einmal des Jahres.

Das Sultansfest wird unter der Regierung Seiner Majestät des gegenwärtig herrschenden Sultans am Jahrestage der Thronbesteigung und zwar am 25. Juni jeden Jahres gefeiert.

Hievon geschieht in Ergänzung zu den Directiven der Marine-Normalverordnung C. K./M. S. Nr. 1313 vom 19. September d. J. (Marine-Normal-Verordnungsblatt XXXIV. Stück ex 1871) die Verlautbarung, da analog zu denselben S. M. Kriegsschiffe von Seite der ottomanischen Behörden nur einmal des Jahres, und zwar an dem oben bezeichneten Tage, Einladungen zur Theilnahme an einer die Person Seiner Majestät des Sultans betreffenden Feier zu erwarten, beziehungsweise anzunehmen haben werden

Freiherr *von Pöck,*
Vice-Admiral.

698.

12 novembre 1871.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la conversion du tonnage porté sur les certificats de jaugeage portugais.

(Annuario marittimo 1872, p. 133.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 12 novembre 1871, N° 9511, a tutti gli Uffici e funzionari port. sanit. dipendenti, nonchè a tutti gl' i. e r. Uffici consolari marittimi concernente l'uso da farsi del fattore 0·883 nella conversione del tonnellaggio di stazatura indicato nelle carte di bordo di bastimenti portoghesi in tonnellaggio di stazatura austro-ungarica.

In appendice alla circolare 30 agosto a. c., N° 7399, si comunica che, quando sia il caso di applicare la riduzione contemplata dal § 7 della legge 15 maggio 1871, concernente la stazatura dei bastimenti mercantili marittimi, nel convertire il tonnellaggio di stazatura ndicato nelle carte di bordo di bastimenti portoghesi in tonnellaggio di stazatura austro-ungarica, si farà uso del fattore 0.883.

1871

699.

15/3 novembre 1871.

Notice relative au régime douanier à établir sur la partie inférieure du Pruth, en aval de Nemtzéni.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)
(Procès-verbaux de la Comm. mixte du Pruth.)

Afin de concilier les principes de libre navigation et de franchise douanière, établis par les articles 3 et 4 de la stipulation du 3/15 décembre 1866 avec les intérêts du fisc roumain, d'une part, et ceux des producteurs et des navigateurs, de l'autre, il se recommanderait d'adopter les dispositions suivantes qui offrent l'avantage: 1° pour le fisc, de mettre le commerce régulier à l'abri de la concurrence de la contrebande; 2° pour les producteurs, de permettre d'effectuer des chargements sur tous les points des deux rives du fleuve, en aval de Nemtzéni, et 3° pour les navigateurs de pouvoir aborder ces rives, en relâche, sans avoir à subir des formalités douanières.

Dispositions.

1° La douane de Scopotzéni cesse de fonctionner.

2° La douane à l'embouchure du Pruth est maintenue pour toutes les marchandises provenant de la Roumanie ou destinées à y être importées.

3° Les marchandises provenant de l'Autriche ou de la Russie ainsi que celles en destination pour ces pays ne peuvent être assujetties à des charges ou à des formalités douanières tant qu'elles sont en voie de navigation, pourvu que leur provenance ou leur destination étrangère soit dûment constatée.

4° Cette constatation s'opère, conformément à l'article 13 du règlement de navigation et de police par l'organe de l'agent chargé de la perception des taxes établies au confluent du Pruth.

5° Les lettres de voiture, connaissements ou manifestes, dont les patrons ou conducteurs doivent être munis conformément aux articles 9, 10, 11 et 12 du règlement de navigation, seront présentés à l'agent chargé de la perception des taxes qui s'assurera de la conformité des quantités et qualités réelles avec les quantités et qualités accusées, et qui ne délivrera son laisser-passer que s'il a acquis la certitude que les marchandises sont de provenance étrangère ou destinées pour l'étranger, et, dans le cas contraire, qu'elles ont acquitté les droits de douane établis en Roumanie pour l'exportation ou l'importation.

6° La douane à l'embouchure indiquera sur les lettres de voiture, connaissements ou manifestes les quantités et la nature des marchandises qui, venant du Danube, sont destinées pour l'Autriche et la Russie.

7° Ces indications seront comparées aux quantités et aux qualités 1871
effectives par un contrôleur stationné à Nemtzéni, c'est-à-dire au point ou les lignes douanières roumaine et russe commencent à longer les rives du Pruth.

8° Si ce contrôleur constate une différence entre les indications de la douane du confluent et la quantité ou la nature du chargement il en informera la douane, qui, au retour du bâtiment prélèvera, s'il y a lieu, le complément des taxes.

9° Ce contrôleur roumain stationné à Nemtzéni fonctionnera comme douanier à l'égard des marchandises chargées sur des bâtiments entre le confluent et Nemtzéni et destinées pour l'Autriche ou la Russie.

10° Le contrôleur ainsi que trois inspecteurs stationnés entre le confluent et Nemtzéni, tous les quatre dépendant du chef de la douane de l'embouchure, fonctionnéront en même temps comme surveillants de la police fluviale et relèveront, sous le rapport de ces fonctions, de l'inspecteur-général de la navigation.

11° Les trois inspecteurs n'auront à exercer aucun contrôle à l'égard de l'exportation, mais ils auront à veiller à ce que: *a)* l'importation ne se fasse que sur les points où ils sont stationnés, *b)* que les quantités débarquées soient égales aux quantités déclarées, et *c)* que les marchandises venant par le Pruth de l'Autriche et de la Russie et destinées à être débarquées en amont de l'embouchure acquittent les droits de douane prescrits par la législation spéciale.

12° Les maires des communes riveraines auront à donner aux inspecteurs tout le concours nécessaire pour la surveillance des rives.

700.

20 novembre 1871.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la Grande Bretagne à la convention internationale télégraphique pour ses possessions en Europe et en Amérique.

(T. V. B. 1871, Nr. 32.)

Beitritt Englands mit seinen europäischen und anglo-amerikanischen Telegraphenlinien zum internationalen Telegraphenvertrage.

Die königliche Regierung von Grossbritannien und Irland ist dem internationalen, zu Wien am 21. Juli 1868 revidirten Pariser Telegraphenvertrage auch hinsichtlich ihrer europäischen Telegra-

1871 phenlinien und der anglo-amerikanischen Telegraphencabel beigetreten.

Die diesfälligen näheren Bestimmungen werden bei der nächsten internationalen Telegraphen-Conferenz festgesetzt werden, bis zu welchem Zeitpunkte in den derzeit geltenden Normen und Tarifen für den Verkehr mit obigen Telegraphensystemen keine Aenderung eintritt.

Wien, am 20. November 1871.

701.

25 novembre 1871.

Convention entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord sur la protection des marques de commerce. Conclue à Vienne. Ratifiée à Budapest, le 9 mars 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 avril 1872.

(R. G. B. 1872, Nr. 66.

Convention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und den Vereinigten Staaten von Nordamerika vom 25. November 1871 zum Schutze der Handelsmarken. Abgeschlossen zu Wien am 25. November 1871; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ofen am 9. März 1872, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Wien am 22. April l. J.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro et a potentissimi Praesidis unitorum Statuum Americae Plenipotentiario ad tuendas tesseras mercibus affixas, Conventio die vigesima quinta mensis Novembris anni millesimi octingentesimi septuagesimi primi Viennae inita et signata est, tenoris sequentis:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn und die Vereinigten Staaten von Nordamerika, von dem Wunsche beseelt in ihren bezüglichen Gebieten das durch Handelsmarken verbürgte Eigenthumsrecht zu sichern, haben beschlossen, eine besondere Convention zu diesem Zwecke abzuschliessen, und zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich und Apostolische König von Ungarn:

den Grafen Julius Andrássy von Csik-Szent-Király und 1871
Kraszna-Horka, Allerhöchstihren geheimen Rath, Minister des kaiserlichen Hauses und gemeinsamen Minister des Aeussern, Grosskreuz des St. Stephanordens etc.;

Der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika:

den Herrn John Jay, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der Vereinigten Staaten von Amerika bei Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät;

welche übereingekommen sind, die nachfolgenden Artikel zu unterzeichnen:

Artikel I.

Jede Reproduction von Handelsmarken, welche in den Ländern oder Gebieten des einen der contrahirenden Theile an gewissen Waaren als Beweis ihrer Herkunft und Qualität angebracht sind, ist in den Ländern oder Gebieten des anderen der contrahirenden Theile verboten, und soll dem beschädigten Theile Grund zu solcher Klage oder zu solchem Verfahren behufs Verhinderung einer solchen Nachmachung, sowie zur Erlangung von Schadenersatz geben, als durch die Gesetze jenes Staates, in welchem die Fälschung bewiesen wurde, gerechtfertigt erscheinen möchte, gerade so, als wenn der Kläger ein Staatsangehöriger dieses Landes wäre.

Das ausschliessliche Recht des Gebrauches einer Handelsmarke zu Gunsten von Bürgern der Vereinigten Staaten in der österreichisch-ungarischen Monarchie oder eines Staatsangehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie im Gebiete der Vereinigten Staaten, kann für keinen längeren als jenen Zeitraum bestehen, welchen die Gesetze des Landes für ihre eigenen Bürger feststellen.

Wenn die Handelsmarke im Lande ihres Ursprunges allgemeines Eigenthum geworden ist, soll sie in den Ländern oder Gebieten des anderen der beiden contrahirenden Theile gleichfalls allgemein freigegeben sein.

Artikel II.

Wenn die in den Ländern oder Gebieten des einen der contrahirenden Theile wohnenden Besitzer von Handelsmarken wünschen, ihre Rechte in den Ländern oder Gebieten des anderen der contrahirenden Theile zu sichern, so müssen sie bei den Handels- und Gewerbekammern in Wien und Pest und im Privilegienamte zu Washington Copien von diesen Marken in duplo hinterlegen.

Artikel III.

Das gegenwärtige Uebereinkommen soll neunzig Tage nach dem Austausche der Ratificationen in Wirksamkeit treten, und soll zehn Jahre von diesem Zeitpunkte an in Kraft bleiben.

1872 Im Falle keiner der beiden hohen contrahirenden Theile zwölf Monate vor dem Erlöschen der Convention seine Absicht kundgibt, dieselbe ausser Wirksamkeit treten zu lassen, so soll sie ein Jahr lang von der Zeit an, als einer der hohen contrahirenden Theile ihr Erlöschen bekannt gibt, in Kraft bleiben.

Artikel IV.

Die Ratificationen der gegenwärtigen Convention sollen in Wien innerhalb zwölf Monaten, oder, wenn möglich, früher ausgewechselt werden.

Urkund dessen haben die bezüglichen Bevollmächtigten gegenwärtige Convention sowohl in deutscher und ungarischer, als in englischer Sprache unterzeichnet, und ihr Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Wien, am fünfundzwanzigsten November im Jahre unseres Herrn Eintausend achthundert und einundsiebzig, im dreiundzwanzigsten Jahre der Regierung Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät, und im sechsundneunzigsten Jahre der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten von Amerika.

(L. S.) *Andrássy* m. p. (L. S.) John *Jay* m. p.

His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia etc. and Apostolic King of Hungary, and the United States of America, desiring to secure in their respective territories, a guarantee of property in Trade Marks, have resolved to conclude a special Convention for this purpose, and have named as their Plenipotentiaries:

His Majesty the emperor of Austria and Apostolic King of Hungary:

the Count Julius Andrássy of Csik Szent-Király and Kraszna-Horka, His Majesty's Privy Counsellor and Minister of the Imperial House and of foreign Affairs, Grand Cross of the order of St. Stephen etc.;

and the President of the United States of America:

John Jay, their Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary from the United States of America to His Imperial and Royal Apostolic Majesty;

who have agreed to sign the following articles:

Article I.

Every reproduction of Trade Marks which in the countries or territories of the one of the contracting parties are affixed to certain merchandize to prove its origin and quality is forbidden in the countries or territories of the other of the contracting parties, and shall give to the injured party ground for such action or proceedings to

prevent such reproduction, and to recover damages for the same, as 1871
may be authorized by the laws of the country in which the counterfeit is proven, just as if the plaintiff ware a citizen of that country.

The exclusive right to use a Trade Mark for the benefit of citizens of the United States in the Austro-Hungarian Empire, or of citizens of the Austro-Hungarian Monarchy in the territory of the United States, cannot exist for a longer period than that fixed by the law of the country for its own citizens.

If the Trade Mark has become public property in the country of its origin, it shall be equally free to all in the countries or territories of the other of the two contracting parties.

Article II.

If the owners of Trade Marke residing in the countries or territories of the one of the contracting parties, wish to secure their rights in the countries or territories of the other of the contracting parties, they must deposit duplicate copies of those marks in the Chambers of Commerce and Trade in Vienna and Pesth and in the Patent office at Washington.

Article III.

The present arrangement shall take effect ninety days after the exchange of ratifications, and shall continue in force for ten years from this date.

In case neither of the high contracting parties gives notice of its intention to discontinue this Convention twelve months before its expiration, it shall remain in force one year from the time that either of the high contracting parties announces its discontinuance.

Article IV.

The ratifications of this present Convention shall be exchanged at Vienna within twelve months or sooner if possible.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Convention, as well in German and Hungarian, as in English, and have affixed thereto their respective seals.

Done at Vienna the twenty fifth day of November in the year of our Lord one thousand eight hundred and seventy one, in the twenty third year of the reign of His Imperial and Royal Apostolic Majesty and in the ninety sixth year of the Independence of the United States of America.

(L. S.) *Andrássy* m. p. (L. S.) John *Jay* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis illos omnes ratos confirmatosque habere profitemur ac declaramus, Verbo Nostro

1871 Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia quae in illis continentur fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso muniri jussimus.

Dabantur in Regia urbe Nostra Buda, di nona mensis Martii, anno millesimo octingentesimo septuagesimo secundo, Regnorum Nostrorum vigesimo quarto.

Franciscus Joséphus m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Maximilianus Liber Baro *a Gagern* m. p.

Consiliarius aulicus ac ministerialis.

702.

11 décembre 1871.

Tarif des droits sanitaires dans l'Empire ottoman et Règlement pour la perception de ces droits.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Article 1.

Le Tarif des droits sanitaires comprend:

1° Le droit de reconnaissance payable par tout navire qui arrive dans un port ottoman;

2° Les frais de quarantaine en cas de contumace.

3° Additionnellement, un droit sur les pélerins et voyageurs provenant de la Perse, voie de terre, et un droit sur les pélerins et voyageurs se rendant dans le Hedjaz et l'Yemen, voie de mer.

Article 2.

Droit de reconnaissance à l'arrivée.

Tout navire, quelle qu'en soit la provenance, arrivant dans un port ottoman, payera un droit de reconnaissance, calculé sur le tonnage, d'après la règle suivante:

De 1 à 500 tonneaux, inclusivement, 20 paras par tonneau; de 501 à 1000 tonneaux, 12 paras; de 1001 tonneaux et au-dessus, 8 paras. En d'autres termes, tout navire payera 20 paras pour les premiers 500 tonneaux de jauge, 12 paras pour les 500 tonneaux suivants, et 8 paras pour chaque tonneau excédant les 1000.

Article 3. 1871

Tout navire arrivant dans un port ottoman n'est sujet à la taxe mentionnée dans l'article précédent qu'une seule fois dans le cours de son voyage et sans y comprendre les stations intermédiaires.

Article 4.

Les pélerins et voyageurs provenant de Perse, voie de terre, payeront un droit de 10 piastres par tête, non compris les frais éventuels de quarantaine spécifiés dans l'article suivant.

Une taxe de 50 piastres sera perçue sur chaque cadavre introduit, par cette voie, dans le vilayet de Bagdad pour être enterré dans les lieux de pélerinage des Persans.

Les pélerins et voyageurs se rendant dans le Hedjaz et l'Yemen par les ports de la mer Rouge, sont sujets à une taxe de 10 piastres par tête.*)

Article 5.

Droits de quarantaine.

A. Droits des gardes de santé et des gardes portefaix, par jour et par garde . . . . . p. 25

B. Droit de séjour au lazaret par jour et par personne . „ 5

C. Droits sur les marchandises à désinfecter:

Marchandises emballées, par 100 ocques	„ 3
Cuirs et peaux, les 100 pièces	„ 10
Drilles et chiffons, par ballot	„ 10
Animaux de grosse taille, par tête	„ 1
Moutons et au-dessous, par tête	„ 1/2

D. Frais de désinfection des navires d'après l'échelle suivante:

De 1 à 100 tonneaux, par jour	p. 10
„ 100 à 200 „ „ „	„ 20
„ 200 à 400 „ „ „	„ 30
„ 400 à 1000 „ „ „ et au-dessus	„ 40

Article 6.

Sont dispensés du droit de séjour au lazaret, les enfants au-dessous de 7 ans et les indigents.

---

*) Par suite d'une entente entre le Gouvernement Ottoman et les Gouvernements respectifs dont la marine marchande transporte les pélerins et les voyageurs à destination du Hedjaz et de l'Yemen, les capitaines des navires de toute nationalité sont tenus de percevoir la susdite taxe, conjointement avec le prix de passage, sur chaque individu embarqué, et d'en verser le montant à l'autorité sanitaire du port d'arrivée.

1871

Article 7.

Sont exemptés de tous les droits sanitaires déterminés par les articles précédents, sauf le salaire des gardes: 1° les bâtiments de guerre; 2° les bâtiments en relâche forcée, pourvu qu'ils ne se livrent à aucune opération de commerce dans le port où ils abordent; 3° les bateaux de pêche.

Article 8.

Les droits de patente et de visa, ainsi que tous les autres droits précédemment établis et non mentionnés dans le présent tarif, sont supprimés.

Article complémentaire.

La taxe sanitaire est payable, dans tous les ports de l'Empire, en monnaie médjidié.

Constantinople, le 19 juillet 1871.

NB. — Il est expressément entendu, 1° que le tonnage, d'après le tarif, c'est ce qu'on est convenu d'appeler tonnage commercial; 2° qu'un tonneau (tonneau anglais) est l'équivalent de 792 ocques ou 40 kilos de Turquie; 3° que sur le tonnage des bateaux à vapeur (ceux des vapeurs dont le tonnage commercial n'est pas marqué d'office) il faut déduire 40% pour la machine, les soutes à charbon etc.; 4° enfin, il est convenu que, le système métrique des poids et mesures devant prochainement être mis en vigueur dans l'empire, la perception de la taxe sanitaire sera réglée sur ce système.

Règlement applicable à la perception des droits sanitaires.

Article 1.

Les droits sanitaires, dans l'Empire ottoman, sont basés sur le tonnage des navires (article 2 du tarif). Le tonneau ottoman (égal au tonneau anglais) pèse 792 ocques. Une table de conversion, annexée au tarif, indique le rapport entre le tonneau ottoman et les tonneaux des différents pays étrangers dont la mesure est variable. La taxe sanitaire étant payable sur le pied du tonneau ottoman, les agents sanitaires prendront pour règle de la perception des droits la table de conversion sus-indiquée. Une seconde table, également annexée au tarif, indique les chiffres de la taxe à prélever depuis un tonneau jusqu'à 500, et depuis 501 jusqu'à 1000 et au-dessus.

Article 2.

Le tonnage des navires étrangers sera constaté par l'exhibition de l'acte de leur nationalité respective qui en donne le chiffre. Quant aux navires ottomans, dans le cas de doute, il sera vérifié avec le concours des autorités du Liman.

Article 3.

Tous les navires, quelle qu'en soit la nationalité, payeront la taxe sanitaire à leur arrivée dans le premier port ottoman, s'il viennent

de l'étranger. Il en est de même des navires qui naviguent d'un port 1871
ottoman à un autre port ottoman. Mais les navires à destination de Constantinople, quelle qu'en soit la provenance, et ceux qui traversent les détroits pour se rendre dans la mer Noire, et vice-versa pour aller dans la Méditerranée, payeront la taxe à Constantinople, à l'office de Galata s'ils viennent de la Méditerranée, à celui de Kavak d'Asie ou de Buyukdéré s'ils viennent de la mer Noire.

Article 4.

La taxe une fois payée, dans le port de première arrivée ou à Constantinople, selon les cas, n'est plus exigible pendant le cours du même voyage jusqu'à l'arrivée à destination du navire (article 3 du tarif).

Le cours du voyage est fixé par la patente de santé qui constate le point de départ du navire et indique le port de sa destination.

En conséquence, la patente de santé ne sera pas changée dans le cours d'un voyage. Elle sera seulement visée dans chaque port ottoman de relâche. La nouvelle patente est délivrée lorsqu'un navire a atteint sa destination et qu'il en repart pour faire un autre voyage.

Article 5.

Les capitaines des navires ayant payé la taxe sanitaire, soit dans le premier port d'arrivée, soit à Constantinople, recevront un reçu (teskéré) de l'agent qui l'aura perçue. Le reçu porte un talon que les capitaines devront détacher à leur arrivée dans le premier port ottoman subséquent qu'ils peuvent aborder après avoir payé la taxe réglementaire. Ils le remettront à l'agent sanitaire du lieu, en lui présentant en même temps, sans le lui livrer, le reçu ou teskéré de la perception.

Article 6.

Les capitaines qui ne seront pas possesseurs du dit teskéré (à moins qu'ils ne puissent prouver, soit par le visa de la patente, soit par d'autres moyens valables, d'avoir payé la taxe réglementaire) devront en verser le montant à l'agent sanitaire du lieu. Dans ce cas, il en sera dressé procès-verbal et envoyé à Constantinople.

Règle générale, la libre pratique ne sera accordée à aucun navire sujet à la taxe (en parfaite règle d'ailleurs sous le rapport sanitaire) qu'après l'acquittement des droits fixés par le tarif.

Article 7.

Au départ des navires qui auront payé la taxe, les agents sanitaires en feront mention dans le visa de la patente de santé en y indiquant la somme perçue en toutes lettres.

1871

Article 8.

Les capitaines qui refuseraient d'acquitter la taxe réglementaire et qui partiraient en contravention de l'article 2 du tarif, seront légalement poursuivis, et l'agent sanitaire leur refusera, à son tour, le visa de départ. Dans ce cas, les contrevenants seront passibles de l'amende réglementaire de 2 à 12 livres médjidié qu'il devront payer conjointement avec le montant de la taxe dans le port ottoman subséquent, à défaut de quoi ils seront retenus en quarantaine à leurs frais et risques.

Article 9.

Les navires ottomans de cabotage seront munis d'une patente ou livret, valable pour six mois à un an. Elle sera visée dans tous les ports où ils abordent. Le chiffre du tonnage y sera marqué et servira de règle pour la perception de la taxe.

Article 10.

Les capitaines et patrons de navires ou bateaux faisant des voyages entre une échelle et une autre où il n'y a point d'agent sanitaire, dès qu'ils seront arrivés dans un port où se trouve un agent, sont tenus de déclarer à ce dernier le nombre de voyages qu'ils auront faits et de payer les droits pour chaque voyage. Il est entendu qu'il ne s'agit pas ici de relâches accidentelles, mais de cours complets de voyage, ainsi qu'il est dit dans l'article 4 du présent règlement.

Article 11.

Un registre conforme au modèle ci-annexé, sera tenu par les agents sanitaires. Ils y inscriront la date de l'arrivée du navire, son nom, le nom du capitaine, le pavillon, le tonnage, la provenance, la destination, le genre de cargaison, les droits payés, la nature et la date de la patente, les numéros de teskéré et de renvoi. Ce registre, formant l'état mensuel du mouvement maritime du port, entrée et sortie, sera transmis à la fin de chaque mois, au plus tard dans les 15 jours suivants, à l'Administration supérieure de Constantinople.

Article 12.

Les agents dits préposés sanitaires qui occupent des postes subalternes dans une circonscription médicale, enverront l'état mensuel sus-mentionné à la fin de chaque mois à l'Office de santé au médecin dont ils relèvent. Comme la plupart de ces préposés ne connaissent que la langue turque, leurs états seront faits en cette langue. Les kiatibs des Offices en tireront copie pour être gardée dans les archives de la circonscription, et l'original sera envoyé à l'Administration à Constantinople. Les kiatibs enverront en même temps à l'Administration, en langue turque, l'état mensuel du port où ils résident.

Cependant là où il y a un directeur, cet envoi sera fait, comme de 1871
raison, par ce fonctionnaire.

Ce même état mensuel, en y comprenant le relevé des postes secondaires traduit du turc, sera expédié à l'Administration par le médecin sanitaire du chef-lieu de la circonscription. Les médecins en garderont le registre original dans leurs archives à la disposition de l'Administration supérieure de Constantinople.

Article 13.

Dans les postes où il existe un directeur sanitaire, celui-ci devra apposer son propre sceau, ainsi que le sceau de service, sur les états mensuels à transmettre à l'Administration, et le médecin de l'Office y mettra, comme toujours, la signature. La responsabilité de l'exactitude des états mensuels leur revient également à l'un comme à l'autre.

Article 14.

Les agents subalternes, ou préposés, enverront à l'Office principal de la circonscription, à la fin de chaque mois, conjointement avec les états mensuels, les souches des reçus (teskérés) qu'ils auront été dans le cas de livrer aux capitaines et patrons, contre la perception des droits. Elles seront gardées dans les archives des Offices principaux à la disposition de l'Administration.

Les directeurs et les médecins sont responsables de la conservation de ces documents, ainsi que de tout autre document concernant la comptabilité et, en général, le service qu'ils dirigent.

Article 15.

Les kiatibs en seront tout aussi responsables en ce qui les concerne, mais plus spécialement encore ceux attachés aux Offices où il n'y a pas de directeur. Dans ce cas, ils remplacent ce dernier, encaissent l'argent et le gardent, sous la direction et la surveillance du médecin. La caisse, à deux serrures différentes, est fermée à double clé dont l'une est entre les mains du directeur ou du kiatib, l'autre du médecin.

Article 16.

Les fonds provenant de la perception des droits, devant être administrés directement par le Conseil supérieur de santé, les encaissements doivent être dirigés sur Constantinople. Chaque Office du littoral réunira les fonds de sa circonscription et en transmettra le montant, avec les documents mensuels, à l'Administration supérieure de la Capitale. Ce détail, très important au point de vue de la rentrée des fonds dans la caisse générale, pourra d'ailleurs recevoir telle forme dont l'expérience aura démontré l'utilité pratique.

1871

Article 17.

En conséquence, il ne sera permis de puiser, à quelque titre que ce soit, même pour des besoins les plus urgents, à la caisse des fonds de l'Office, sans une autorisation spéciale de l'Administration. Les préposés enverront à la fin du mois à l'Office dont ils relèvent le montant de la recette. A leur tour, les Offices feront parvenir mensuellement à l'Administration les sommes provenant du prélèvement des droits de toute la circonscription.

Article 18.

Les appointements des employés et les frais d'Office seront payés par la caisse générale tous les mois. L'Administration trouvera le moyen le plus pratique pour faire cette opération de la manière la plus expéditive et la plus sûre.

Article 19.

La plus stricte responsabilité pèse sur les employés supérieurs, directeurs, médecins, kiatibs et préposés, pour tout ce qui concerne la comptabilité du service qui leur est confiée respectivement.

Ils auront soin de ne pas traiter dans leur rapports mensuels ayant trait à la comptabilité, aucun autre sujet étranger à cette question.

Lu au Conseil de Santé et approuvé dans la séance du 11 décembre 1871.

703.

21 décembre 1871.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le jaugeage des bâtiments sous pavillon des États-Unis de l'Amérique du Nord.

(Annuario marittimo 1872, p. 272.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 21 decembre 1871, N° 11123, agli Uffici e funzionari p. s. dipendenti concernente la stazatura dei bastimenti con bandiera degli Stati Uniti dell' America del Nord, che sono provveduti di regolari certificati (lettere) di Registro.

A tenore del dispaccio 17 corrente N° 24531/1622 dell' Eccelso i. r. Ministero del commercio viene disposto che, a cominciare dal 1° gennaio 1872, tutti i bastimenti con bandiera degli Stati Uniti dell' America del Nord, che sono provveduti di regolari certificati (lettere) di Registro non verranno stazati nei porti del Litorale Austro-Illirico-Dalmato secondo le norme prescritte dalla legge del 15 maggio a. c., ma sarà ritenuto quale tonellaggio Austro-Ungarico quello indicato nei loro recapiti di bordo.

704.

1871

21 décembre 1871.

Ordonnance ministérielle concernant l'exécution du traité de commerce et de navigation conclu, le 24 mars 1870, entre l'Autriche-Hongrie et l'Espagne.

(F. V. B. 1872, Nr. 1.)

Verordnung der k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels, über die Vollziehung des zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Spanien abgeschlossenen Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 24. März 1870.

1. Der zwischen Seiner k. und k. Apostolischen Majestät, zugleich in Vertretung des souveränen Fürstenthums Liechtenstein einerseits, und Seiner Hoheit dem, durch den Willen der souveränen Cortes bestellten Regenten der spanischen Nation anderseits abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 24. März 1870 (R. G. Bl. vom Jahre 1871, Nr. 139) ist laut Artikel XXV einen Monat nach dem Austausche der Ratificationsurkunden, folglich am 12. August 1871, in Wirksamkeit getreten.

2. Es tritt daher in Folge der im Artikel XVI des Vertrages enthaltenen Zusicherung, dass die vertragenden Theile in Beziehung auf die Eingangs- und Ausgangsabgaben sich wechselseitig auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation behandeln werden, vom 12. August 1871 Spanien in die Reihe jener Staaten, auf deren Provenienzen laut der Verordnung vom 19. Juni 1868, Z. 19585 (V. Bl. Nr. 24), die mit dem Vertrage vom 9. März 1868 und mit anderen Verträgen zugestandenen, nicht ausdrücklich auf bestimmte Grenzstrecken beschränkten Zollermässigungen Anwendung zu finden haben.

3. Aus der Bestimmung des §. 207 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung vom 11. Juli 1835 über den Zeitpunkt der Fälligkeit der Eingangszollgebühr folgt, dass die vertragsmässige Zollermässigung nicht blos auf die nach dem 11. August 1871 aus Spanien über die Grenze eingeführten Waaren, sondern auch auf solche Provenienzen aus Spanien anzuwenden ist, welche die Grenze schon früher überschritten haben, jedoch noch nicht in den freien Verkehr gesetzt worden sind, sondern erst nach dem 11. August 1871 der Eingangsverzollung unterzogen wurden.

Wien, am 21. December 1871.

1871 **705.**

28 décembre 1871.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'abolition de la convention pour l'union télégraphique datée de Bade-Bade, le 25 octobre 1868, ainsi que les dispositions touchant les relations télégraphiques entre l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne et les Pays-Bas.

(T. V. B. 1871, Nr. 34.)

Auflösung des Vereins-Telegraphenvertrages ddo. *Baden-Baden den 25. October 1868; Bestimmungen für den Telegraphenverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn, Deutschland und den Niederlanden vom 1. Jänner 1872 an.*

Der zu Baden-Baden am 25. October 1868 abgeschlossene Vereins-Telegraphenvertrag tritt in Folge Kündigung desselben mit letztem December d. J. ausser Wirksamkeit. Doch bleiben die Bestimmungen desselben bis zur Kundmachung des an dessen Stelle tretenden neuen Vertrages mit folgenden Ausnahmen, welche vom 1. Jänner 1872 ab Anwendung zu finden haben, in Kraft:

1. Für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland, wozu neben dem bisherigen norddeutschen Telegraphengebiete auch Hohenzollern und Elsass-Lothringen, dann Baden, Bayern und Württemberg zu rechnen sind, bleiben die gegenwärtig für den Vereinsverkehr giltigen zwei Zonen (Artikel 5 des Baden-Badener Vertrages) massgebend, jedoch mit dem Unterschiede, dass für die erste Zone 50 kr. statt 40 kr. und für die zweite Zone 1 fl. statt 80 kr. zur Erhebung zu kommen haben.

2. Für den Verkehr zwischen Oesterreich-Ungarn und den Niederlanden über Deutschland gilt der Tarif von 1 fl. 20 kr. für die einfache Depesche ohne Rücksicht auf die Aufgabe- und Adressstation. Von diesem Betrage entfallen 40 kr. auf Oesterreich-Ungarn, 60 kr. auf Deutschland und 20 kr. auf die Niederlande.

3. Für Depeschen nach den Luxemburgischen Stationen ist bis auf Weiteres nebst der internationalen Vereins-Terminaltaxe von 1 fl. 20 kr. (3 Frcs.) auch noch die Luxemburgische Terminaltaxe von 20 kr. (1/2 Frc.) zu erheben.

4. Im internationalen Vereinsverkehr bleiben vorläufig die für diesen Verkehr erlassenen Vorschriften und Tarife in Kraft.

Die auf den internen und internationalen Vereinsverkehr bezügliche Rechnungslegung der Telegraphen-Stationen hat auf Grund der mit der Verordnung vom 28. December 1871, Z. 13042-T., kundgemachten Bestimmungen stattzufinden.

Wien, am 28. December 1871.

706. 1871

6 janvier 1871.

Convention entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour résoudre les questions financières pendantes quant aux articles 6 et 7 du traité de paix du 3 octobre 1866. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique le 25 février, par le Roi d'Italie le 2 février 1871. Ratifications échangées à Florence, le 23 mars 1871.

(Trattati e convenzioni IV, 130.)

Dans le but de régler et de terminer définitivement toutes les questions financières pendantes entre le Royaume d'Italie et la Monarchie austro-hongroise, à la suite des articles 6 et 7 du traité de paix du 3 octobre 1866, ainsi que celle de l'emprunt contracté en 1836 par le Duc de Lucques et garanti par le Gouvernement autrichien, Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc., et Roi Apostolique de Hongrie, ont nommé leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Leurs Excellences: Noble M. Emile Visconti-Venosta, Chevalier Grand'Croix, décoré du Grand Cordon des Ordres des Saints Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Ministre des Affaires Étrangères, etc.;

Et M. Quintino Sella, Chevalier Grand'Croix, décoré du Grand Cordon des Ordres des Saints Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Ministre des Finances, etc.; et

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique,

Leurs Excellences: M. Melchior Lonyay de Nagylonia et Vasaros Namény, Grand'Croix de l'Ordre de Léopold, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, son Ministre des Finances pour la Monarchie austro-hongroise, etc.;

Et M. Louis Baron de Kübeck, Grand'Croix de l'Ordre de Léopold et de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare, Conseiller intime actuel de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, etc.;

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1. L'état du *Monte Veneto* est reconnu tel qu'il résulte du protocole rédigé à Venise, le 2 octobre 1866 et signé par le commissaire autrichien M. le baron de Spiegelfeld et par le commissaire italien M. le chevalier Louis Cacciamali.

1871 Art. 2. Toutes les réclamations présentées par les deux Gouvernements sont compensées, en voie de transaction, moyennant le paiement que le Gouvernement austro-hongrois s'engage à faire au Gouvernement italien, dans le terme de quatre semaines après la ratification de la présente Convention, d'une somme de 4,749.000 florins, représentée par une obligation de la dette publique autrichienne convertie de la même valeur nominale, intérêt 5 pour cent, jouissance 1er novembre 1870, laquelle obligation sera inscrite au nom du Gouvernement italien.

Art. 3. Les intérêts échus jusqu'au 1er novembre 1870 de l'obligation nominale non convertie de 3,569.190 florins, inscrite au nom de la Caisse d'amortissement du *Monte Veneto*, et qui devra être annulée, restent au Gouvernement impérial et royal en bonification de la somme payée ou à payer jusqu'au 31 décembre 1870 pour les pensions qui, par l'article 17 du traité 3 octobre 1866, ont été mises à la charge de l'Italie.

Art. 4. Aussitôt après la ratification de la présente Convention, le Gouvernement impérial et royal donnera les ordres nécessaires pour délivrer au commissaire italien les dépôts militaires et les dépôts administratifs et judiciaires, s'il en existe, exportés dans l'année 1866.

Seront observées pour les dépôts 1848 les règles établies par la résolution de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique du 13 juillet 1852.

Le Gouvernement austro-hongrois s'engage à remettre au Gouvernement italien tous les livres concernant le *Monte Veneto*, qui se trouvent auprès du département impérial et royal des comptes de la dette publique.

Art. 5. Le Gouvernement impérial et royal, en vertu de la transaction établie à l'article 2, déclare que le Gouvernement italien est libéré de toute obligation pour le remboursement des sommes payées ou à payer jusqu'au 31 décembre 1870 par le Gouvernement impérial et royal lui-même pour l'emprunt contracté par Son Altesse Royale Charles Louis de Bourbon, Duc de Lucques, en 1837, avec la Maison M. A. Rothschild et fils de Francfort sur le Main, et qui avait été inscrit sur le Grand Livre de la dette publique du duché de Parme.

Art. 6. Le Gouvernement italien, en vertu de la même transaction s'engage à payer, depuis le 1er janvier 1871 jusqu'au 1er janvier 1892, c'est-à-dire jusqu'à sa complète extinction, les intérêts et l'amortissement de l'emprunt 1836, mentionné dans l'article précédent.

Pour le payement de ces annuités, le Gouvernement italien affectera une partie de l'obligation de la dette autrichienne convertie, dont il est question à l'article 2.

Sont réservés au Gouvernement italien les droits qui pourraient lui compéter dans la succession privée de feu le Duc de Lucques et ceux qui proviennent de la substitution du Gouvernement même dans les garanties et les cautionnements appartenant aux maisons créancières en vertu du contrat d'emprunt. 1871

Art. 7. Le Gouvernement royal d'Italie s'engage à remettre à qui de droit:

a) Les dépôts militaires, administratifs et judiciaires qui lui auront été remis par le Gouvernement impérial et royal;

b) Le fonds du clergé vénitien de 11.536 florins;

c) Le fonds territorial vénitien de 251.434 florins 71 kreuzers;

d) Le fonds de l'université de Padoue de 4.000 florins;

e) Le fonds de la commune de Cividale de 145 florins 73 kreuzers.

Art. 8. Les personnes jouissant de pensions ou autres allocations analogues, mises à la charge du Trésor italien par l'article 17 du traité de Vienne du 3 octobre 1866, et qui, à la date de la présente Convention, seront légalement domiciliées sur le territoire de la Monarchie austro-hongroise, ainsi que leurs veuves et leurs enfants, recevront, sur leur demande, des caisses impériales et royales les sommes à eux régulièrement dues, déduction faite des impôts de retenue, de richesse mobilière et tout autre droit établi par les lois italiennes, moyennant l'obligation de remplir les formalités correspondantes à celles en vigueur en Italie pour les payements de ce genre effectués à l'intérieur du royaume.

Le Ministère impérial et royal des finances présentera à chaque semestre au Ministère des finances du Royaume d'Italie le compte des sommes payées et les documents relatifs pour en obtenir le remboursement sans aucun délai.

Le même traitement sera appliqué dans les mêmes conditions en Italie aux sujets de la Monarchie austro-hongroise qui en feront la demande, et qui seront domiciliés sur le territoire du Royaume d'Italie à la date de la présente Convention.

Les règles administratives selon lesquelles les dits payements devront être exécutés, ainsi que les notifications de décès ou de variations quelconques dans l'état des pensionnaires, pourront être l'objet de communications spéciales et directes entre les Ministères des Finances des deux États.

Art. 9. Au fur et à mesure que l'administration impériale et royale aura terminé les comptes judiciaires des comptables pour leur gestion antérieure à 1866 dans le territoire cédé à l'Italie, elle en donnera connaissance à l'administration italienne, pour que celle-ci puisse se rembourser des sommes qui lui seraient dues et pour la libération des cautionnements relatifs.

1872 Art. 10. Les correspondances administratives relatives à l'exécution des stipulations contenues dans la présente Convention, comme à l'échange des titres de la dette publique, pourront avoir lieu directement, soit entre les Ministères des Finances des deux États, soit, le cas échéant, entre les autorités centrales ou provinciales respectives.

Art. 11. La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Florence dans six semaines, ou plus tôt si faire se peut.

Fait à Florence, le sixième jour du mois de janvier de l'an de grâce mille huit cent soixante et onze.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*
(L. S.) Quintino *Sella.*
(L. S.) *Lonyay.*
(L. S.) *Kübeck.*

707.

13 janvier 1872.

Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et le Portugal. Conclu à Lisbonne. Ratifié à Budapest, le 18 octobre 1872. Ratifications échangées à Lisbonne, le 30 novembre 1872.

(R. G. B. 1872, Nr. 7.)

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Portugal vom 13. Jänner 1872. Abgeschlossen zu Lissabon am 13. Jänner 1872, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Ofen am 18. October 1872, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Lissabon am 30. November 1872.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Postcaquam a Nostro cum fidelissimae Suae Majestatis Lusitaniae et Algarbiae Regis Plenipotentiario ad dilatandas commercii navigationisque relationes, inter Utriusque Nostrum ditiones existentes, die 13. mensis Januarii anni currentis conventio inita et signata est tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc., et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves: 1872
animés d'un égal désir de resserrer les liens d'amitié et d'étendre les relations commerciales entre Leurs États respectifs ont résolu de conclure un traité à cet effet et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique:

le Sieur Aloyse Baron de Dumreicher-Oesterreicher, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Très Fidèle, Chevalier de l'Ordre de la couronne de fer de deuxième classe et de l'Ordre Impérial de Léopold etc.;

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves:

le Sieur Jean d'Andrade-Corvo, Son Conseiller, Pair du Royaume, Ministre et Secrétaire d'État au Département des Affaires étrangères, Professeur de l'École polytechnique de Lisbonne, Commandeur de l'Ordre ancien, très noble et illustre de San Thiago pour le mérite scientifique, littéraire et artistique, et de l'Ordre du Christ, Grand'Croix de l'Ordre Royal de Charles III d'Espagne etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article I.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les États des deux Hautes Parties contractantes.

Les sujets de chacune d'Elles ne seront pas soumis ni à raison d'acquisition ou de possession d'immeubles ou de biens meubles ni à raison de leur commerce et de leur industrie dans les ports, villes ou lieux quelconques des États respectifs, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, à des droits, taxes, impôts ou patentes, sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés que ceux qui seront perçus sur les nationaux, et les priviléges, immunités et autres faveurs quelconques dont jouiraient, en matière de commerce ou d'industrie, les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes seront communs à ceux de l'autre.

Les stipulations du présent article ne dérogent en rien aux lois, ordonnances et règlements spéciaux en matière de commerce, d'industrie et de police en vigueur dans le territoire de chaque État contractant et applicables aux sujets de tout autre État.

Article II.

Les Hautes Parties contractantes se garantissent réciproquement le traitement de la nation la plus favorisée pour tout ce qui concerne l'importation, l'exportation et le transit.

Chacune d'Elles s'engage à faire profiter l'Autre de toute faveur, de tous priviléges ou abaissements dans les tarifs des droits à

1872 l'importation ou l'exportation qu'Elle pourrait accorder à une tierce Puissance.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent, en outre, à n'établir, l'une envers l'autre, aucun droit ou prohibition d'importation, d'exportation ou de transit qui ne soit en même temps applicable aux autres nations.

Dans les cas où en Portugal l'importation des blés et des farines serait prohibée, les blés et les farines autrichiens ou hongrois sortis avant la publication de cette prohibition du port où leur chargement s'est fait, pourront encore être importés et vendus en Portugal.

Article III.

Les marchandises de toute nature originaires de l'un des deux pays et importées dans l'autre ne pourront être assujetties à des droits d'accise, d'octroi ou de consommation perçus pour le compte de l'État ou des communes, supérieurs à ceux qui grèvent ou gréveraient les marchandises similaires de production nationale.

Toutefois les droits à l'importation pourront être augmentés des sommes qui représenteraient les frais occasionnés aux producteurs nationaux par le système de l'accise.

Si l'une des Hautes Parties contractantes juge nécessaire d'établir un droit d'accise ou de consommation nouveau ou un supplément de droit sur un article de production ou de fabrication nationale, l'article similaire étranger pourra être immédiatement grevé à l'importation d'un droit égal ou équivalent.

Article IV.

Pour établir que les produits sont d'origine ou de manufacture nationale, l'importeur devra présenter à la douane de l'autre pays soit une déclaration officielle faite devant un magistrat siégeant au lieu d'expédition, soit un certificat délivré par le Chef du service des douanes du bureau d'exportation, soit un certificat délivré par les Consuls ou Agents consulaires du pays dans lequel l'importation doit être faite et qui résident dans les lieux d'expédition ou dans les ports d'embarquement.

Article V.

En ce qui concerne les marchandises et les étiquettes des marchandises ou de leurs emballages, les dessins et les marques de fabrique ou de commerce, les sujets de chacun des États respectifs jouiront dans l'autre de la même protection que les nationaux.

Article VI.

Les objets passibles d'un droit d'entrée qui servent d'échantillons et qui sont importés dans la Monarchie austro-hongroise par

des commis voyageurs de maisons portugaises ou en Portugal par des 1872
commis voyageurs des maisons autrichiennes ou hongroises, jouiront de part et d'autre, moyennant les formalités de douane nécessaires pour en assurer la réexportation ou la réintégration en entrepôt, d'une restitution des droits qui devront être déposés à l'entrée. Ces formalités seront réglées d'un commun accord entre les Hautes Parties contractantes.

Article VII.

Les fabricants et marchands autrichiens ou hongrois, ainsi que leurs commis voyageurs, dûment patentés dans la Monarchie austro-hongroise dans l'une de ces qualités, voyageant en Portugal, pourront y faire des achats et des ventes pour les besoins de leur industrie et recueillir les commandes avec ou sans échantillons, mais sans colporter des marchandises.

Il y aura réciprocité dans la Monarchie austro-hongroise pour les fabricants et marchands portugais et leurs commis voyageurs.

Article VIII.

Les navires autrichiens ou hongrois venant, avec ou sans chargement, d'un port quelconque dans les ports de Portugal, et réciproquement les navires portugais venant, avec ou sans chargement, d'un port quelconque dans les ports autrichiens ou hongrois, seront assimilés, soit à l'entrée, soit à la sortie, soit durant leur séjour, aux navires nationaux, pour tous les droits ou charges quelconques portant sur la coque du bâtiment.

Article IX.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de prélever dans leurs ports respectifs, sur les navires de l'autre Puissance, ainsi que sur les marchandises, composant la cargaison de ces navires, des taxes spéciales affectées aux besoins d'un service local.

Il est entendu que les taxes dont il s'agit devront, dans tous les cas, être appliquées également aux navires des deux Hautes Parties contractantes ou à leurs cargaisons.

Article X.

En ce qui concerne le placement des navires, leur chargement ou leur déchargement dans les ports, rades, hâvres ou bassins et généralement pour toutes les formalités ou dispositions quelconques auxquelles peuvent être soumis les navires de commerce, leur équipage et leurs cargaisons, il ne sera accordé aux navires nationaux, dans les États respectifs, aucun privilége ni aucune faveur qui ne le soit également aux navires de l'autre Puissance.

1872

Article XI.

La nationalité des navires sera admise de part et d'autre d'après les lois et règlements particuliers à chaque pays au moyen des documents délivrés aux capitaines par les autorités compétentes.

Article XII.

Les marchandises de toute nature importées en Portugal sous pavillon austro-hongrois et réciproquement les marchandises de toute nature importées dans les ports autrichiens ou hongrois sous pavillon portugais jouiront des mêmes exemptions, restitutions de droits, primes ou autres faveurs quelconques; elles ne payeront respectivement d'autres ni de plus forts droits de douane, de navigation ou de péage perçus au profit de l'État, des communes, des corporations locales, des particuliers ou d'établissements quelconques, et ne seront assujetties à aucune autre formalité que si l'importation en avait lieu sous pavillon national.

Article XIII.

Les marchandises de toute nature qui seront exportées de la Monarchie austro-hongroise par navires portugais ou du Portugal par navires autrichiens ou hongrois, pour quelque destination que ce soit, ne seront pas assujetties à d'autres droits ni formalités de sortie que si elles étaient exportées par navires nationaux, et elles jouiront, sous l'un et l'autre pavillon, de toutes primes et restitutions de droits ou autres faveurs qui sont ou seront accordées, dans chacun des deux pays, à la navigation nationale.

Toutefois il est fait exception aux dispositions qui précèdent en ce qui concerne les avantages et encouragements particuliers dont les produits de la pêche nationale sont ou pourront être l'objet dans l'un ou l'autre pays.

Article XIV.

En tant et aussi longtemps que le cabotage est réservé par les lois d'une des Parties contractantes exclusivement aux bâtiments nationaux, il ne pourra être exercé par les bâtiments de l'autre Partie.

Cependant les navires autrichiens ou hongrois entrant dans un port de Portugal, et réciproquement les navires portugais, entrant dans un port de la Monarchie austro-hongroise, et qui n'y viendraient décharger qu'une partie de leur cargaison, pourront, en se conformant toutefois aux lois et règlements des États respectifs, conserver à leur bord la partie de la cargaison qui serait destinée à un autre port, soit du même pays, soit d'un autre, et la réexporter, sans être astreints à payer pour cette dernière partie de la cargaison aucun droit de douane, sauf les droits de surveillance lesquels d'ailleurs ne

pourront naturellement être perçus qu'aux taux fixés pour la naviga- 1872
tion nationale.

Article XV.

En tout ce qui concerne les droits de navigation, les Hautes Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder aucun privilége aux sujets d'un État tiers qui ne soit aussi, et à l'instant même, étendu à leurs sujets respectifs.

Article XVI.

Les Consuls et autres Agents consulaires portugais dans la Monarchie austro-hongroise jouiront de tous les priviléges, exemptions ou immunités dont jouissent les Consuls et autres Agents de même qualité de la nation la plus favorisée.

Il en sera de même en Portugal pour les Consuls et autres Agents consulaires de la Monarchie austro-hongroise.

Article XVII.

Il est entendu que le présent traité s'étendra également à la Principauté de Liechtenstein en vertu de l'article XIII du traité de douane conclu entre Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique et le Prince Souverain de Liechtenstein.

Article XVIII.

Les dispositions du présent traité sont applicables sans aucune exception aux îles portugaises dites adjacentes; savoir: Aux îles de Madère et Porto Santo et à l'Archipel des Açores.

Les navires et les produits du sol ou de l'industrie de la Monarchie austro-hongroise jouiront à leur importation dans les colonies portugaises de tous les avantages et faveurs qui sont actuellement ou seront par la suite accordés aux navires et aux produits similaires de la nation la plus favorisée.

Article XIX.

Le présent traité entrera en vigueur un mois après l'échange des ratifications, et restera en vigueur jusqu'au dernier décembre de l'année 1877.

Dans le cas où aucune des Parties contractantes n'aurait notifié douze mois avant la fin de la période sus-indiquée son intention d'en faire cesser les effets, le traité demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Parties contractantes l'aura dénoncé.

Article XX.

Le présent traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Lisbonne aussitôt que faire se pourra.

1872 En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Lisbonne, en double original, le 13 janvier 1872.

(L. S.) Baron Aloyse *de Dumreicher* m. p.
(L. S.) João *de Andrade-Corvo* m. p.

Protocole.

Au moment de procéder à la signature du traité de commerce et de navigation conclu à la date de ce jour entre l'Autriche-Hongrie et le Portugal, les Plénipotentiaires soussignés de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc., et Roi Apostolique de Hongrie et de Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves ont fait les réserves et déclarations suivantes:

Les dispositions de l'article II de ce traité sur le traitement de la nation la plus favorisée ne se réfèrent point ni de l'une part ni de l'autre, aux faveurs qui sont ou seront accordées pour faciliter le commerce de frontière des États limitrophes, ni aux réductions ou exemptions de droits dont l'application est restreinte à certaines frontières ou aux habitants de certains districts, ni aux faveurs dont jouissent ou jouiront les États qui sont ou seraient liés à un des deux États par une parfaite union douanière.

En outre les dispositions du dit article ne se réfèrent point:

En Autriche-Hongrie:

Aux faveurs spéciales dont jouissent de temps immémorial les sujets ottomans pour le commerce turc dans la monarchie austro-hongroise.

En Portugal:

Au droit de concéder au Brésil seulement des avantages particuliers qui ne pourront pas être réclamés par l'Autriche-Hongrie comme une conséquence de son droit au traitement de la nation la plus favorisée.

En ce qui concerne l'article II du dit traité les Plénipotentiaires déclarent en outre qu'en tant que dans les États respectifs les droits d'importation sont fixés ad valorem, les articles 11, 12, 13, 14 et 15 du traité de commerce et de navigation conclu le 11 juillet 1866 entre le Portugal et la France doivent régler la manière de procéder à l'égard de ces droits.

Le présent protocole aura la même force et la même durée que le traité de commerce et de navigation conclu à la date de ce jour.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et revêtu du sceau de leurs armes.

Fait à Lisbonne, en double original, le 13 janvier 1872.

(L. S.) Baron Aloyse *de Dumreicher* m. p.
(L. S.) João *de Andrade-Corvo* m. p.

Nos visis et perpensis conventionis hujus articulis illos omnes et 1872
singulos ratos hisce gratosque habere declaramus, verbo Nostro Caesareo Regio spondentes, Nos ea omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem, majusque robur, praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro appenso muniri jussimus.

Dabantur in Regia urbe Nostra Buda, die decima octava mensis Octobris, anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo secundo, Regnorum Nostrorum vigesimo quarto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes *ab Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Maximilianus Liber Baro *a Gagern* m. p.,
C. R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

708.

14 janvier 1872.

Convention télégraphique internationale. Conclue à Paris, le 17 mai 1865, révisée à Rome. Ratifiée en vertu d'une déclaration du ministère I. R. du commerce le 13 juin 1872.

(R. G. B. 1872, Nr. 152.)

Internationaler Telegraphenvertrag) vom 14. Jänner 1872. Abgeschlossen zu Paris, den 17. Mai 1865, revidirt zu Rom den 14. Jänner 1872, ratificirt zufolge Erklärung des k. k. Handelsministeriums am 13. Juni 1872.*

Convention.

*Les États qui ont participé à la Convention télégraphique internationale conclue à Paris, le 17 mai 1865 **), et révisée à Vienne le 21 juillet 1868***), ou qui ont successivement adhéré à cette Convention, ont résolu d'y introduire les améliorations suggérées par l'expérience. À cet effet, les délégues soussignés se*

*) Les changements introduits par suite de la révision à Rome sont indiqués en lettres italiques.

**) v. Recueil Nr. 5, tome IV, p. 104.

***) v. Recueil Nr. 5, tome VI, p. 48.

1872 *sont réunis à Rome, et, conformément aux dispositions de l'article 62, ont arrêté d'un commun accord, sous réserve d'approbation, les stipulations suivantes, applicables à partir du 1er juillet 1872.*

Titre I.
Du réseau international.

Article 1.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à affecter au service télégraphique international des fils spéciaux, en nombre suffisant pour assurer une rapide transmission des dépêches.

Ces fils seront établis dans les meilleures conditions que la pratique du service aura fait connaître.

Les villes entre lesquelles l'échange des correspondances est continu ou très actif, seront successivement et autant que possible, reliées par des fils directs, d'un diamètre d'au moins cinq millimètres, et dont le service demeurera dégagé du travail des bureaux intermédiaires.

Article 2.

Entre les villes importantes des États contractants, le service est, autant que possible, permanent, le jour et la nuit, sans aucune interruption.

Les bureaux ordinaires, à service de jour complet, sont ouverts au public:

Du 1er avril au 30 septembre, de 7 heures du matin à 9 heures du soir;

du 1er octobre au 31 mars, de 8 heures du matin à 9 heures du soir.

Les heures d'ouverture des bureaux à service limité sont fixées par les Administrations respectives des États contractants:

Le même temps est adopté pan tous les bureaux d'un même État. C'est généralement le temps moyen de la capitale de cet État.

Article 3.

Les appareils Morse et Hughes restent concurremment adoptés pour le service des fils internationaux, jusqu'à une nouvelle entente sur l'introduction d'autres appareils.

Titre II.
De la correspondance.

Section première.
Conditions générales.

Article 4.

Les Hautes Parties contractantes reconnaissent à toutes personnes le droit de correspondre au moyen des télégraphes internationaux.

Article 5. 1872

Elles s'engagent à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer le secret des correspondances et leur bonne expédition.

Article 6.

Les Hautes Parties contractantes déclarent toutefois n'accepter, à raison du service de la télégraphie internationale, aucune responsabilité.

Section II.

Du dépôt.

Article 7.

Les dépêches télégraphiques sont classées en trois catégories :

1° Dépêches d'État : celles qui émanent du Chef de l'État, des Ministres, des Commandants en chef des forces de terre ou de mer, et des Agents diplomatiques ou consulaires des Gouvernements contractants, ainsi que les réponses à ces mêmes dépêches.

Les dépêches des Agents consulaires qui exercent le commerce ne sont considérées comme dépêches d'État que lorsqu'elles sont adressées à un personnage officiel et qu'elles traitent d'affaires de service.

2° Dépêches de service : celles qui émanent des Administrations télégraphiques des États contractants, et qui sont relatives, soit au service de la télégraphie internationale, soit à des objets d'intérêt public déterminés de concert par les dites Administrations.

3° Dépêches privées.

Article 8.

Les dépêches d'État ne sont admises comme telles, que revêtues du sceau ou du cachet de l'autorité qui les expédie.

L'expéditeur d'une dépêche privée peut toujours être tenu d'établir la sincérité de la signature dont la dépêche est revêtue.

Il a. de son côté, la faculté de comprendre dans sa dépêche la légalisation de sa signature.

Article 9.

Les dépêches en langage clair doivent offrir un sens compréhensible en l'une quelconque des langues usitées sur les territoires des États contractants, ou en langue latine.

Chaque État désigne, parmi les langues usitées sur ses territoires celles qu'il considère comme propres à la correspondance télégraphique internationale.

Sont considérées comme dépêches en langage secret :

1° Celles qui contiennent un texte chiffré ou en lettres secrètes ;

1872 *2° Celles qui renferment des séries ou des groupes de chiffres ou de lettres, dont la signification commerciale ne serait pas connue du bureau d'origine;*

3° Les dépêches contenant des passages en langage convenu, incompréhensibles pour les offices en correspondance, ou des mots ne faisant point partie des langues mentionnées au premier paragraphe du présent article.

Article 10.

Les dépêches d'État et de service peuvent être émises en langage secret, dans toutes les relations.

Les dépêches privées peuvent être échangées en langage secret entre deux États qui admettent ce mode de correspondance.

Les États qui n'admettent pas les dépêches privées en langage secret, au départ et à l'arrivée, doivent les laisser circuler en transit, sauf le cas de suspension défini à l'article 21.

Les dépêches sémaphoriques doivent être rédigées, soit dans la langue du pays où est situé le sémaphore chargé de les signaler, soit en signaux du code commercial universel.

Article 11.

La minute de la dépêche doit être écrite lisiblement, en caractères qui aient leur équivalent dans le tableau réglementaire des signaux télégraphiques, et qui soient en usage dans le pays où la dépêche est présentée.

Le texte doit être précédé de l'adresse et suivi de la signature.

L'adresse doit porter toutes les indications nécessaires pour assurer la remise de la dépêche à destination.

Tout interligne, renvoi, rature ou surcharge doit être approuvé du signataire de la dépêche ou de son représentant.

Section III.
De la Transmission.

Article 12.

La transmission des dépêches a lieu dans l'ordre suivant:

1° Dépêches d'État,

2° Dépêches de service,

3° Dépêches privées.

Une dépêche commencée ne peut être interrompue pour faire place à une communication d'un rang supérieur, qu'en cas d'urgence absolue.

Les dépêches de même rang sont transmises par les bureaux de départ dans l'ordre de leur dépôt, et par les bureaux intermédiaires dans l'ordre de leur réception.

Entre deux bureaux en relation directe, les dépêches de même 1872
rang sont transmises dans l'ordre alternatif.

Il peut être toutefois dérogé à cette règle et à celle du paragraphe 1er, dans l'intérêt de la célérité des transmissions, sur les lignes dont le travail est continu, ou qui sont desservies par des appareils spéciaux.

Dans les bureaux intermédiaires, les dépêches de départ et les dépêches de passage, qui doivent emprunter les mêmes fils, sont confondues et transmises indistinctement, en suivant l'heure du dépôt ou de la réception.

Article 13.

Les bureaux dont le service n'est point permanent ne peuvent prendre clôture avant d'avoir transmis toutes leurs dépêches internationales à un bureau permanent.

Ces dépêches sont immédiatement échangées, à leur tour de réception, entre les bureaux permanents des différents États.

Article 14.

Lorsque l'expéditeur n'a prescrit aucune voie à suivre, chacun des offices, à partir desquels les voies se divisent, reste juge de la direction à donner à la dépêche.

Si, au contraire, l'expéditeur a prescrit la voie à suivre, *les offices respectifs* sont tenus de se conformer à ses indications, à moins *d'interruption de la voie indiquée,* auquel cas il ne peut élever aucune réclamation.

Article 15.

Lorsqu'il se produit, au cours de la transmission d'une dépêche, une interruption dans les communications télégraphiques, le bureau, à partir duquel l'interruption s'est produite, expédie immédiatement la dépêche par la poste (lettre chargée d'office), ou par un moyen de transport plus rapide, s'il en dispose.

Il l'adresse, suivant les circonstances, soit au premier bureau télégraphique en mesure de la réexpédier par le télégraphe, soit au bureau de destination, soit au destinataire même. Dès que la communication est rétablie, la dépêche est de nouveau transmise par la voie télégraphique, à moins qu'il n'en ait été précédemment accusé réception, ou que, par suite d'encombrement exceptionnel, cette réexpédition ne doive être manifestement nuisible à l'ensemble du service.

Article 16.

Les dépêches, qui dans les trente jours du dépôt n'ont pu être signalées par les postes sémaphoriques aux bâtiments des
sont mises au rebut.

1872

Article 17.

Tout expéditeur peut, en justifiant de sa qualité, arrêter, s'il en est encore temps, la transmission de la dépêche qu'il a déposée.

Section IV.

De la remise à destination.

Article 18.

Les dépêches télégraphiques peuvent être adressées, soit à domicile, soit poste restante, soit bureau télégraphique restant.

Elles sont remises ou expédiées à destination dans l'ordre de leur réception.

Les dépêches adressées à domicile ou poste restante, dans la localité que le bureau télégraphique dessert, sont immédiatement portées à leur adresse.

Les dépêches adressées, à domicile ou poste restante, hors de la localité desservie sont, suivant la demande de l'expéditeur, envoyées immédiatement à leur destination par la poste, ou par un moyen plus rapide, si l'Administration du bureau destinataire en dispose.

Article 19.

Chacun des États contractants se réserve d'organiser, autant que possible, pour les localités non desservies par le télégraphe, un service de transport plus rapide que la poste, et chaque État s'engage envers les autres à mettre tout expéditeur en mesure de profiter, pour sa correspondance. des dispositions prises et notifiées, à cet égard, par l'un quelconque des autres États.

Section V.

Du contrôle.

Article 20.

Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'arrêter la transmission de toute dépêche privée qui paraîtrait dangereuse pour la sécurité de l'État, ou qui serait contraire aux lois du pays, à l'ordre public ou aux bonnes mœurs, à charge d'en avertir immédiatement l'Administration de laquelle dépend le bureau d'origine.

Ce contrôle est exercé par les bureaux télégraphiques extrêmes ou intermédiaires, sauf recours à l'Administration centrale, qui prononce sans appel.

Article 21.

Chaque Gouvernement se réserve aussi la faculté de suspendre le service de la télégraphie internationale pour un temps indéterminé, s'il le juge nécessaire, soit d'une manière générale, soit seulement

sur certaines lignes et pour certaines natures de correspondance, à 1872
charge par lui d'en aviser immédiatement chacun des autres Gouvernements contractants.

Section VI.

Des archives.

Article 22.

Les originaux et les copies des dépêches, les bandes de signaux ou pièces analogues, sont conservés au moins pendant *six mois*, à compter de leur date, avec toutes les précautions nécessaires au point de vue du secret.

Ce délai est porté à dix-huit mois pour les dépêches enregistrées.

Article 23.

Les originaux et les copies des dépêches ne peuvent être communiqués qu'à l'expéditeur ou au destinataire, après constatation de son identité.

L'expéditeur et le destinataire ont le droit de se faire délivrer des copies certifiées conformes de la dépêche qu'ils ont transmise ou reçue.

Section VII.

De certaines dépêches spéciales.

Article 24.

Tout expéditeur peut affranchir la réponse qu'il demande à son correspondant.

Le bureau d'arrivée paie au destinataire le montant de la taxe perçue, au départ, pour la réponse, soit en monnaie, soit en timbres-télégraphe, soit au moyen d'un bon de caisse, en lui laissant le soin d'expédier la réponse dans un délai, à une adresse, et par une voie quelconques.

Cette réponse est considérée et traitée comme toute autre dépêche.

Si la dépêche primitive ne peut être remise *au bout de six semaines*, ou si le destinataire refuse formellement la somme affectée à la réponse, le bureau d'arrivée en informe l'expéditeur par un avis qui tient lieu de la réponse. Cet avis contient l'indication des circonstances qui se sont opposées à la remise.

L'affranchissement ne peut dépasser le triple de la taxe de la dépêche primitive.

Les dispositions des trois premiers paragraphes du présent article ne sont pas obligatoires pour les offices extra-européens qui déclarent ne point pouvoir les appliquer.

1872 *Dans les relations avec ces offices, la taxe déposée pour la réponse est portée en compte à l'office d'arrivée, qui adopte tel moyen qu'il juge convenable pour mettre le destinataire en mesure d'en profiter.*

Article 25.

L'expéditeur de toute dépêche a la faculté *d'en demander le collationnement. Dans ce cas,* les divers bureaux, qui concourent à la transmission, en donnent le collationnement intégral.

Article 26.

L'expéditeur de toute dépêche peut demander que l'indication de l'heure, à laquelle sa dépêche sera remise à son correspondant, lui soit transmise par la voie télégraphique.

Si la dépêche ne peut être remise, *le bureau d'arrivée en informe le bureau de départ, par un avis contenant les renseignements nécessaires pour que l'expéditeur puisse faire parvenir sa dépêche au destinataire, s'il y a lieu. Lorsqu'il n'y a pas d'erreur de service à rectifier, cet avis tient lieu d'accusé de réception.*

L'expéditeur a la faculté de se faire adresser l'accusé de réception sur un point quelconque du territoire des États contractants, en fournissant les indications nécessaires.

Article 27.

Les dépêches pour lesquelles l'expéditeur a demandé la réponse payée, le collationnement ou l'accusé de réception sont enregistrées, et il en est délivré reçu au déposant.

Sont également enregistrées les dépêches d'État et les dépêches échangées avec les offices extra-européens, même lorsqu'elles ne comportent pas d'opérations accessoires.

Article 28.

Lorsqu'une dépêche porte la mention „faire suivre", sans autre indication, le bureau de destination, après l'avoir présentée à l'adresse indiquée, la réexpédie immédiatement, s'il y a lieu, à la nouvelle adresse qui lui est désignée au domicile du destinataire; il n'est toutefois tenu de faire cette réexpédition que dans les limites de l'État auquel il appartient, et il traite alors la dépêche comme une dépêche intérieure.

Si aucune indication ne lui est fournie, il garde la dépêche en dépôt. Si la dépêche est réexpédiée, et que le second bureau ne trouve pas le destinataire à l'adresse nouvelle, la dépêche est conservée par ce bureau.

Si la mention „faire suivre" est accompagnée d'adresses successives, la dépêche est successivement transmise à chacune des desti-

nations indiquées, jusqu'à la dernière, s'il y a lieu, et le dernier 1872
bureau se conforme aux dispositions du paragraphe précédent.

Toute personne peut demander, en fournissant les justifications nécessaires, que les dépêches qui arriveraient à un bureau télégraphique, pour lui être remises dans le rayon de distribution de ce bureau, lui soient réexpédiées, *dans les conditions des paragraphes précédents, à l'adresse qu'elle aura indiquée.*

Les dispositions du présent article ne sont pas obligatoires pour les offices extra-européens qui déclarent ne pouvoir les accepter.

Article 29.

Les dépêches télégraphiques peuvent être adressées :

Soit à plusieurs destinataires dans des localités différentes ;

Soit à plusieurs destinataires dans une même localité ;

Soit à un même destinataire dans des localités différentes, ou à plusieurs domiciles dans la même localité.

Dans les deux premiers cas, chaque exemplaire de la dépêche ne doit porter que l'adresse qui lui est propre, à moins que l'expéditeur n'ait demandé le contraire.

Article 30.

Dans l'application des articles précédents, on combinera les facilités données au public pour les réponses payées, les dépêches *collationnées*, les dépêches à faire suivre, les dépêches multiples et les accusés de réception.

Article 31.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à prendre les mesures que comportera la remise à destination des dépêches expédiées de la mer, par l'intermédiaire des sémaphores établis ou à établir sur le littoral de l'un quelconque des États qui auront pris part à la présente Convention.

Titre III.

Des taxes.

Section première.

Principes généraux.

Article 32.

Les Hautes Parties contractantes déclarent adopter, pour la formation des tarifs internationaux, les bases ci-après :

La taxe applicable à toutes les correspondances échangées, par la même voie, entre les bureaux de deux quelconques des États contractants sera uniforme. Un même État pourra toutefois, en Europe,

1872 être subdivisé, pour l'application de la taxe uniforme, en deux grandes divisions territoriales au plus.

Le minimum de la taxe s'applique à la dépêche dont la longueur ne dépasse pas vingt mots. La taxe applicable à la dépêche de vingt mots s'accroît de moitié par chaque série indivisible de dix mots au-dessus de vingt.

Toutefois les offices télégraphiques extra-européens sont autorisés à admettre sur leurs lignes la dépêche de dix mots avec taxe réduite, *ainsi qu'à employer la gradation par mot, après avoir obtenu le consentement des autres offices intéressés, conformément aux dispositions de l'article 34. Pour le parcours européen, cette dépêche est taxée conformément aux dispositions du paragraphe précédent.*

Article 33.

Le franc est l'unité monétaire qui sert à la composition des tarifs internationaux.

Le tarif des correspondances échangées entre deux points quelconques des États contractants doit être composé de telle sorte que la taxe de la dépêche de vingt mots soit toujours un multiple du demi-franc, *et que la taxe d'une dépêche quelconque soit un multiple du quart de franc.*

Il sera perçu pour un franc:

En Allemagne, 8 silbergros *ou 28 Kreuzer;*
En Autriche et Hongrie, 40 Kreuzer (valeur autrichienne);
En Danemark, 35 shillings;
En Espagne, 0,40 écu *ou une peseta;*
Dans la Grande-Bretagne, 10 pence;
En Grèce, 1,*16* drachme;
Dans l'Inde Britannique, *0,42 roupie;*
En Italie, 1 lira;
En Norvége, 22 skillings;
Dans les Pays-Bas *et dans les Indes néerlandaises,* 50 cents;
En Perse, 1 sahibkran;
En Portugal, 200 reis;
En Roumanie, 1 piastre nouvelle;
En Russie, 25 copeks;
En Servie, 5 piastres;
En Suède, 72 oeres;
En Turquie, 4 piastres, *13* paras, *1 aspre medjidiés.*

Le payement pourra être exigé en valeur métallique.

Article 34.

Le taux de la taxe est établi d'État à État, de concert entre les Gouvernements extrêmes et les Gouvernements intermédiaires.

Le tarif applicable aux correspondances échangées entre les 1872
États contractants est fixé conformément aux tableaux annexés à la présente Convention. Les taxes inscrites dans ces tableaux pourront, toujours et à toute époque, être *modifiées* d'un commun accord entre *les* Gouvernements intéressés; toutefois *ces modifications* devront avoir pour but et pour effet, non point de créer une concurrence de taxes entre les voies existantes, mais bien d'ouvrir au public, à taxes égales, autant de voies que possible.

Toute modification d'ensemble ou de détail ne sera exécutoire que *deux* mois au moins après sa notification *par le Bureau international.*

Section II.

De l'application des taxes.

Article 35.

Tout ce que l'expéditeur écrit sur la minute de sa dépêche, pour être transmis, entre dans le calcul de la taxe, sauf ce qui est dit au paragraphe 8 de l'article suivant, *et au paragraphe 2 de l'article 40.*

Article 36.

Le maximum de longueur d'un mot est fixé à sept syllabes; l'excédant est compté pour un mot.

Les expressions réunies par un trait d'union sont comptées pour le nombre de mots qui servent à les former.

Les mots séparés par une apostrophe sont comptés comme autant de mots isolés.

Les noms propres de villes et de personnes, les noms de lieux, places, boulevards etc., les titres, prénoms, particules et qualifications, sont comptés pour le nombre des mots employés *par l'expéditeur* à les exprimer.

Dans le cas où il n'est pas certain qu'une réunion de mots employée par l'expéditeur soit contraire à l'usage de la langue, la manière d'écrire de l'expéditeur est décisive pour la taxation.

Les nombres écrits en chiffres sont comptés pour autant des mots qu'ils contiennent de fois cinq chiffres, plus un mot pour l'excédant. La même règle est applicable au calcul des groupes de lettres.

Tout caractère isolé, lettre ou chiffre est compté pour un mot; il en est de même du souligné.

Les signes de ponctuation, traits d'union, apostrophes, guillemets, parenthèses, alinéas, ne sont pas comptés.

Sont toutefois comptés pour un chiffre: les points, les virgules et les barres de division qui entrent dans la formation des nombres.

Les lettres ajoutées aux chiffres pour désigner les nombres ordinaux sont comptées chacune pour un chiffre.

1872

Article 37.

Dans les dépêches en langage secret, l'adresse, la signature et les parties du texte en langage ordinaire ou convenu, sont comptés conformément à l'article précédent.

Pour les parties du texte composées, soit en chiffre ou en lettres secrètes, soit en langue non admise aux termes de l'article 9, le compte des mots est établi de la manière suivante:

Tous les caractères, chiffres, lettres ou signes sont additionnés. Le total divisé par cinq donne pour quotient le nombre de mots *à taxer*; l'excédant est compté pour un mot. Les signes qui séparent les groupes sont comptés, à moins que l'expéditeur n'ait indiqué expressément qu'ils ne doivent pas être transmis.

Article 38.

Le nom du bureau de départ, la date, l'heure et la minute du dépôt sont transmis d'office au destinataire.

Article 39.

Toute dépêche rectificative, complétive, et généralement toute communication échangée avec un bureau télégraphique à l'occasion d'une dépêche transmise ou en cours de transmission, est taxée conformément aux règles de la présente Convention, à moins que cette communication n'ait été rendue nécessaire par une erreur de service.

Article 40.

La taxe est calculée d'après la voie la moins coûteuse entre le point de départ de la dépêche et son point de destination, à moins que l'expéditeur n'ait indiqué une autre voie conformément à l'article 14.

L'indication de la voie écrite par l'expéditeur est transmise dans le préambule, et n'est point taxée.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à éviter, autant qu'il sera possible, les variations de taxe qui pourraient résulter des interruptions de service des conducteurs sous-marins.

Section III.

Des taxes spéciales.

Article 41.

La taxe *du collationnement* est égale à *la moitié de* celle de la dépêche, *toute fraction de quart de franc étant comptée comme un quart de franc.*

Article 42.

La taxe de l'accusé de réception est égale à celle d'une dépêche simple.

Article 43. 1872

La taxe des réponses payées, et des accusés de réception à diriger sur un point autre que le lieu d'origine de la dépêche primitive, est calculée d'après le tarif qui est applicable entre le point d'expédition de la réponse ou de l'accusé de réception et son point de destination.

Article 44.

Les dépêches adressées à plusieurs destinataires, ou à un même destinataire dans des localités *desservies par des bureaux* différents, sont taxées comme autant de dépêches séparées.

Les dépêches adressées, dans une même localité, à plusieurs destinataires, ou à un même destinataire à plusieurs domiciles, avec ou sans réexpédition par la poste, sont taxées comme une seule dépêche; mais il est perçu, à titre de droit de copie, autant de fois un demi-franc qu'il y a de destinations, moins une.

Article 45.

Il est perçu, pour toute copie délivrée conformément à l'article 23, un droit fixe d'un demi-franc par copie.

Article 46.

Les dépêches de toute nature, qui doivent être remises à destination par voie postale ou déposées poste restante, sont remises à la poste, comme lettres recommandées, par le bureau télégraphique d'arrivée, sans frais pour l'expéditeur, ni pour le destinataire, sauf dans les deux cas suivants:

1° Les correspondances qui doivent traverser la mer, soit par suite d'interruption des lignes télégraphiques sous-marines, soit pour atteindre des pays non reliés au réseau télégraphique des États contractants, sont soumises à une taxe variable dans les limites de deux francs et demi, à percevoir par le bureau d'origine. Le montant de cette taxe est fixé, une fois pour toutes, par l'Administration qui se charge de l'expédition, et notifié à toutes les autres Administrations.

2° Les dépêches transmises à un bureau télégraphique situé près d'une frontière, pour être expédiées par poste sur le territoire voisin, sont déposées à la boîte comme lettre non affranchies, et le port est à la charge du destinataire.

Toutefois, si la communication télégraphique franchissant la frontière est matériellement interrompue, il est procédé conformément à l'article 15.

Article 47.

La taxe des dépêches à échanger avec les navires en mer, par l'intermédiaire des sémaphores, est fixée *à deux francs, par dépêche simple de 20 mots.*

1872

Section IV.

De la perception.

Article 48.

La perception des taxes a lieu au départ.

Sont toutefois perçus, à l'arrivée, sur le destinataire :

1° La taxe des dépêches expédiées de la mer par l'intermédiaire des sémaphores;

2° La taxe complémentaire des dépêches à faire suivre;

3° Les frais de transport au-delà des bureaux télégraphiques, par un moyen plus rapide que la poste, dans les États où un service de cette nature est organisé.

Toutefois, l'expéditeur d'une dépêche avec accusé de réception peut affranchir ce transport, moyennant le dépôt d'une somme qui est déterminée par le bureau d'origine, sauf liquidation ultérieure. L'accusé de réception fait connaître le montant des frais déboursés.

Dans tous les cas où il doit y avoir perception à l'arrivée, la dépêche n'est délivrée au destinataire que contre payement de la taxe due.

Article 49.

Les taxes perçues en moins, *soit* par erreur, *soit* par suite de refus du destinataire *ou de l'impossibilité de le trouver*, doivent être complétées par l'expéditeur.

Les taxes perçues en plus par erreur sont de même remboursées aux intéressés.

Section V.

Des franchises.

Article 50.

Les depêches relatives au service des télégraphes internationaux des États contractants sont transmises en franchise sur tout le réseau des dits États.

Section VI.

Des détaxes et remboursements.

Article 51.

Est remboursée à l'expéditeur par *l'Administration* qui l'a perçue, sauf recours contre les autres *Administrations*, s'il y a lieu :

1° La taxe intégrale de toute dépêche *qui a éprouvé un retard notable*, ou qui n'est pas parvenue à destination par le fait du service télégraphique;

2° *La taxe intégrale de toute dépêche collationnée qui par suite d'erreurs de transmission, n'a pu manifestement remplir son objet.*

En cas d'interruption d'une ligne sous-marine, l'expéditeur *de* 1872
toute dépêche a droit au remboursement de la partie de la taxe afférente au parcours non effectué, déduction faite des frais déboursés, le cas échéant, pour remplacer la voie télégraphique par un mode de transport quelconque.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux dépêches empruntant les lignes d'un office non-adhérant qui refuserait de se soumettre à l'obligation du remboursement.

Article 52.

Dans les cas prévus par l'article précédent, le remboursement ne peut s'appliquer qu'aux taxes des dépêches mêmes qui ont été omises, retardées, ou dénaturées, et non aux correspondances qui auraient été motivées ou rendues inutiles par l'omission, l'erreur ou le retard, sauf dans le cas prévu à l'article 39.

Article 53.

Toute réclamation doit être formée, sous peine de déchéance, dans les *deux* mois de la perception.

Ce délai est porté à six mois pour les *dépêches enregistrées*.

Titre IV.

De la comptabilité internationale.

Article 54.

Les Hautes Parties contractantes se doivent réciproquement compte des taxes perçues par chacune d'elles.

Le franc sert d'unité monétaire dans l'établissement des comptes internationaux.

Les taxes afférentes aux droits de copie et de transport au-delà des lignes, sont dévolues l'État qui a délivré les copies ou effectué le transport.

Chaque État crédite l'État limitrophe du montant des taxes de toutes les dépêches qu'il lui a transmises, calculées depuis la frontière de ces deux États jusqu'à destination.

Par exception à la disposition précédente, l'État qui transmet une dépêche sémaphorique venant de la mer, débite l'État limitrophe de la part de taxe afférente au parcours entre le point de départ de cette dépêche et la frontière commune des deux États.

Les taxes terminales peuvent être liquidées directement entre les Etats extrêmes, après une entente entre ces États et les États intermédiaires.

Les taxes *peuvent être* réglées *de commun accord*, d'après le nombre des dépêches qui ont franchi la frontière, abstraction faite du

1872 nombre des mots et des frais accessoires. *Dans ce cas* les parts de l'État limitrophe et de chacun des États suivants, *s'il y a lieu*, sont déterminées par des moyennes établies contradictoirement.

Article 55.

Les taxes perçues d'avance pour réponses payées et accusés de réception *sont acquises à* l'office destinataire, *soit dans les comptes, soit dans l'établissement des moyennes mentionnées au dernier paragraphe de l'article précédent.*

Les réponses *et les* accusés de réception *sont* traités, *dans la transmission et* dans les comptes, comme des dépêches ordinaires.

Article 56.

Lorsqu'une dépêche, quelle qu'elle soit, a été transmise par une voie différente de celle qui a servi de base à la taxe, la différence de taxe est supportée par l'office qui a détourné la dépêche.

Article 57.

Le règlement réciproque des comptes a lieu à l'expiration de chaque mois.

Le décompte et la liquidation du solde se font à la fin de chaque trimestre.

Article 58.

Le solde résultant de la liquidation est payé à l'État créditeur en francs effectifs.

Titre V.

Dispositions générales.

Section première.

Des dispositions complémentaires et des conférences.

Article 59.

Les dispositions de la présente Convention sont complétées, en ce qui concerne les règles de détail du service international, par un règlement commun arrêté de concert entre les Administrations télégraphiques des États contractants.

Les dispositions de ce règlement entrent en vigueur en même temps que la présente Convention. Elles peuvent être, à toute époque, modifiées d'un commun accord par les dites Administrations.

Article 60.

Le Bureau international des Administrations télégraphiques est placé sous la haute autorité de l'Administration supérieure de l'un des États contractants désigné par la Conférence.

Les attributions de ce bureau, dont les frais seront supportés 1872
par toutes les Administrations des États contractants, sont déterminées ainsi qu'il suit:

Il centralise les renseignements de toute nature relatifs à la télégraphie internationale, rédige le tarif, dresse une statistique générale, procède aux études d'utilité commune dont il serait saisi, et rédige un journal télégraphique en langue française.

Ces documents *sont* distribués par ses soins aux offices des États contractants.

Il *instruit* les demandes de modifications au règlement de service et, après avoir obtenu l'assentiment unanime des Administrations, *fait* promulguer, en temps utile, les changements adoptés.

Article 61.

La présente Convention sera soumise à des révisions périodiques, où toutes les Puissances, qui y ont pris part, seront représentées.

A cet effet des Conférences auront lieu successivement, dans la capitale de chacun des États contractants, entre les délégués des dits États.

La prochaine réunion aura lieu en *1875*, *à St.-Pétersbourg. Toutefois l'époque de cette réunion sera avancée, si la demande en est faite par six au moins des États contractants.*

Section II.

Des réserves.

Article 62.

Les Hautes Parties contractantes se réservent respectivement le droit de prendre séparément, entr'elles, des arrangements particuliers de toute nature, sur les points du service qui n'intéressent pas la généralité des États, notamment:

La formation des tarifs;

la priorité moyennant surtaxe;

un système des dépêches, avec assurance limitée;

le règlement des comptes;

l'adoption d'appareils ou de vocabulaires spéciaux, entre des points et dans des cas déterminés;

l'application du système des timbres-télégraphe;

la transmission des mandats d'argent par le télégraphe;

la perception des taxes à l'arrivée;

le service de la remise des dépêches à destination;

les dépêches à faire suivre au-delà des limites fixées par l'article 28;

l'extension du droit de franchise aux dépêches de service qui concernent la météorologie et tous autres objets d'intérêt public.

1872

Section III.

Des adhésions.

Article 63.

Les États qui n'ont point pris part à la présente Convention seront admis à y adhérer sur leur demande.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique à celui des États contractants, au sein duquel la dernière Conférence aura été tenue, et par cet État à tous les autres.

Elle emportera, de plein droit, accession à toutes les clauses et admission à tous les avantages stipulés par la présente Convention.

Toutefois, en ce qui concerne les tarifs, les États contractants se réservent respectivement d'en refuser le bénéfice aux États qui demanderaient à adhérer, sans *conformer* leur tarif *à ceux des États intéressés.*

Article 64.

Les exploitations télégraphiques privées, qui fonctionnent dans les limites d'un ou de plusieurs États contractants avec participation au service international, sont considérées, au point de vue de ce service, comme faisant partie intégrante du réseau télégraphique de ces États.

Les autres exploitations télégraphiques privées sont admises aux avantages stipulés par la Convention, moyennant accession à toutes ses clauses obligatoires et sur la notification de l'État qui a *concédé ou autorisé l'exploitation.* Cette notification *a* lieu conformément au second paragraphe de l'article précédent.

Cette accession doit être imposée aux exploitations qui relient entre eux deux ou plusieurs des États contractants, pour autant qu'elles soient engagées par leur contrat de concession à se soumettre, sous ce rapport, aux obligations prescrites par l'État qui a accordé la concession.

La réserve qui termine *l'article précédent* est applicable *aussi aux exploitations susmentionnées.*

Article 65.

Lorsque des relations télégraphiques sont ouvertes avec des États non-adhérants, ou avec des exploitations privées qui n'auraient point accédé aux dispositions réglementaires obligatoires de la présente Convention, ces dispositions réglementaires sont invariablement appliquées aux correspondances dans la partie de leur parcours qui emprunte le territoire des États contractants ou adhérants.

Les Administrations intéressées *fixent* la taxe applicable à cette 187
partie du parcours. Cette taxe, *déterminée dans les limites de l'article 34*, est ajoutée à celle des offices non participants.

En foi de quoi, les délégués respectifs ont signé le présent acte et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait à Rome, le 14 janvier 1872.

(L. S.) Signé: T. *Meydam*,
Directeur Général-Adjoint des Télégraphes de l'Empire d'Allemagne.

(L. S.) Signé: *Gumbart*,
Directeur de la Direction générale des communications de Bavière, division des Télégraphes.

(L. S.) Signé: *De Klein*,
Président de la Commission pour la construction des chemins de fer de l'État et de la Direction des Télégraphes du Royaume de Wurtemberg.

(L. S.) Signé: *Brunner de Wattenwyl*,
Délégué du Gouvernement Austro-Hongrois.

(L. S.) Signé: Edmond *D'Ary*,
Conseiller aulique près le Ministère du Commerce de Hongrie, délégué du gouvernement Austro-Hongrois.

(L. S.) Signé: J. *Vinchent*,
Inspecteur Général au Département des Travaux publics de Belgique.

(L. S.) Signé: *Faber*,
Directeur des Télégraphes, Conseiller d'État.

(L. S.) Signé: Marquis *de Montemar*,
Ministre d'Espagne.

(L. S.) Signé: Hipolito *Araujo*,
Délégué de l'Espagne.

(L. S.) Signé: *Ailhaud*,
Inspecteur Général des lignes télégraphiques de France.

(L. S.) Signé: Alan E. *Chambre*,
Chef (ad interim) des lignes télégraphiques-fils privés-Administration-Postes-Télégraphes Britanniques.

(L. S.) Signé: D. *Robinson*,
Colonel H. B. M., Director General Indian Telegraphs.

(L. S.) Signé: J. U. Bateman *Champain* Major r. e.,
Chief Director Gov. Indo. Euro. Telegraph Dep.

(L. S.) Signé: G. *Salachas*,
Secrétaire de la Légation de Grèce en Italie.

1872 (L. S.) Signé: Ernest *D'Amico*,
Directeur Général des télégraphes italiens.

(L. S.) Signé: J. *Malvano*,
Délégué du Ministère des Affaires Étrangères d'Italie.

(L. S.) Signé: F. *Salvatori*,
Délégué adjoint de l'Administration italienne.

(L. S.) Signé: Ernest *Ponzio-Vaglia*,
Délégué adjoint de l'Administration italienne.

(L. S.) Signé: Carsten Tank *Nielsen*,
Directeur en chef des Télégraphes de Norvége.

(L. S.) Signé: *Staring*,
Chef de la Division des télégraphes au Ministère des Finances des Pays-Bas.

(L. S.) Signé: J. U. Bateman *Champain* Major r. e.,
Délégué du Gouvernement Persan.

(L. S.) Signé: Valentin Evaristo *do Rego*,
Inspecteur Général des lignes télégraphiques de Portugal.

(L. S.) Signé: Le Général Prince J. *Ghika*,
Délégué de la Roumanie.

(L. S.) Signé: C. *de Lüders*,
Conseiller privé, Directeur Général des télégraphes de Russie.

(L. S.) Signé: Mladen Z. *Radoycovitch*,
Secrétaire du Département des Postes et des Télégraphes de Servie.

(L. S.) Signé: P. *Brändström*,
Directeur Général des Telégraphes de Suède.

(L. S.) Signé: L. *Curchod*,
Délégué du Conseil Fédéral Suisse.

(L. S.) Signé: M. *Izzet*,
Inspecteur Général des Télégraphes de l'Empire Ottoman.

(L. S.) Signé: Yanko *Macridi*,
Chef de Division au Ministère des Télégraphes et des Postes de Turquie.

Annexes 1872

à la Convention internationale télégraphique.

Tableaux des taxes fixées pour servir à la formation des tarifs internationaux en exécution de l'article 34 de la convention.

A.

Taxes terminales.

(La taxe terminale est celle qui revient à chaque État pour les correspondances en provenance ou à destination de ses bureaux.)

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Allemagne	1° Pour les correspondances échangées avec l'Italie et pour toutes les correspondances européennes transitant par l'Autriche-Hongrie	2	. .	
	2° Pour toutes les autres correspondances	3	. .	Taxe commune avec les Pays-Bas pour les correspondances transitant par cet État.
Autriche-Hongrie	1° Pour les correspondances échangées par la voie de l'Allemagne:			
	a) Avec les Pays-Bas. . .	1	. .	
	b) Avec la France et la Grande-Bretagne.	1	50	
	2° Pour les correspondances échangées avec la Belgique et la Grande-Bretagne et transitant par la France, et pour toutes les correspondances européennes qui transitent par l'Allemagne, et qui ne sont pas mentionnées sous le N° 1.	2	. .	
	3° Pour toutes les autres correspondances	3	. .	Taxe commune: 1° avec la Suisse pour toute dépêche qui transite par cet Etat; 2° avec l'Italie pour toute dépêche qui transite par cet Etat en franchissant la frontière franco-italienne.
	Taxe supplémentaire pour le Monténégro	. .	50	A ajouter à la taxe terminale de l'Autriche-Hongrie.

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Belgique	Pour toutes les correspondances	1	. .	
Danemark	Pour toutes les correspondances	1	. .	
Espagne	Pour toutes les correspondances	2	50	
France	1° Pour les correspondances échangées avec le Portugal et les Pays-Bas	2	. .	
	2° Pour toutes les autres . . .	3	. .	
	Taxes de la Compagnie du Câble de Coutances à Jersey :			
	Pour toutes les correspondances	3	. .	
France (Algérie, Tunisie et Cochinchine)	Pour toutes les correspondances	2	. .	

Désignation des États	Indication des correspondances	Entre les côtes du Continent et Londres Frs.	Londres Ct.	les autres bureaux de la Grande-Bretagne et de l'Irlande (y compris les Iles de la Manche par la voie de la Grande-Bretagne Frs.	Ct.	Observations
Grande-Bretagne et Irlande	Pour toutes les correspondances échangées par les voies suivantes :					
	1° Allemagne . . .	4	. .	5	. .	Ces deux taxes sont réduites uniformément à 3 fr. 50 pour les correspondances de la Suède.
	2° Belgique	3	. .	4	. .	
	3° Danemark	5	. .	5	. .	La taxe de Londres est réduite d'un franc pour les correspondances de la Russie.
	4° France	3	. .	4	. .	
	5° Norvége	4	50	4	50	La taxe de Londres est réduite d'un franc pour les correspondances de la Russie.

1875

Désignation des États	Indication des correspondances	Entre les côtes du Continent et Londres Frs.	Ct.	les autres bureaux de la Grande-Bretagne et de l'Irlande (y compris les Iles de la Manche par la voie de la Grande-Bretagne) Frs.	Ct.	Observations
Grande-Bretagne (Inde Britannique)	6° Pays-Bas . . .	4	. .	5	. .	Ces deux taxes sont réduites uniformément à 3 fr. pour les correspondances de la Suède.
				Taxe Frs.	Ct.	
	A. Taxes des Câbles du Golfe Persique:					
	1° De Fao à Bushire			15	. .	
	2° De Fao aux autres bureaux du Golfe Persique			46	. .	
	3° De Bushire aux bureaux du Golfe Persique autres que Fao			31	. .	
	B. Taxes des Indes proprement dites:					
	Par toutes les frontières:					
	a) Pour les bureaux à l'ouest de Chittagong, y compris Kurrachée			10	. .	
	b) Pour l'île de Ceylon. . .			15	. .	
	c) Pour les bureaux à l'est de Chittagong			17	50	
Grèce	1° A partir de Volo:					
	a) Pour la Grèce continentale			1	. .	Taxe commune entre le Gouvernement Héllénique et la Compagnie des Câbles.
	b) Pour les îles de Ithaque, Céphalonie, Zante et Spezzia			2	50	
	c) Pour les îles de Corfou et de Syra			4	. .	
	2° A partir de Corfou:					
	a) Pour la Grèce continentale			4	. .	
	b) Pour les îles de Zante, Céphalonie, Ithaque et Spezzia			5	50	
	c) Pour l'île de Syra. . . .			7	. .	

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Italie	1° Pour les correspondances échangées avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas	2	. .	
	2° Pour les correspondances échangées avec le Danemark, l'Espagne, la Grèce, le Luxembourg, la Norvège, le Portugal, la Roumanie, la Servie et la Suède	2	50	
	3° Pour toutes les autres . .	3	. .	
	Taxes de la Compagnie dite Mediterranean Extension Telegraph Co.:			
	Pour les correspondances échangées avec Malte et Corfou.	3	. .	
Luxembourg	Pour toutes les correspondances.	. .	50	
Norvège	Pour toutes les correspondances	1	50	
Pays-Bas	1° Pour toutes les correspondances échangées:			
	a) Avec l'Autriche-Hongrie, le Danemark, la France, la Norvège, la Suède et la Suisse par la voie de l'Allemagne	. .	50	
	b) Avec l'Italie, Malte, Corfou et la Suisse par la voie de la Belgique et de la France	. .	50	
	2° Pour toutes les autres . .	1	. .	
Pays-Bas (Indes Néerlandaises)	Pour les correspondances échangées avec			
	a) Batavia et Weltervreden	1	. .	
	b) Java (ouest de Samarang) et Sumatra	2	50	
	c) Java (est de Samarang)	5	. .	
Perse	Pour toutes les correspondances.	7	50	
Portugal	Pour toutes les correspondances.	1	. .	
Roumanie	Pour toutes les correspondances.	1	. .	
Russie	1° A partir des frontières d'Europe:			
	a) Pour la Russie d'Europe.	5	. .	
	b) id. id. du Caucase	8	. .	

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observatio
Russie	*c)* Pour la Russie d'Asie, à l'ouest du méridien de Tomsk.	13	. .	
	d) Pour la Russie d'Asie, entre les méridiens de Tomsk et de Werkne-Oudinsk	21	. .	
	e) Pour la Russie d'Asie, entre le méridien de Werkne-Oudinsk et les côtes de l'Océan Pacifique	37	. .	
	2° A partir de la frontière de Perse ou de celle de la Turquie d'Asie, sauf le cas spécifié dans l'alinéa 3:			
	a) Pour la Russie du Caucase	4	. .	
	b) Pour la Russie d'Europe.	12	. .	
	c) Pour la Russie d'Asie, à l'ouest du méridien de Tomsk	13	. .	
	d) Pour la Russie d'Asie, entre les méridiens de Tomsk et de Werkne-Oudinsk	21	. .	
	e) Pour la Russie d'Asie, entre le méridien de Werkne-Oudinsk et les côtes de l'Océan Pacifique	40	. .	
	3° A partir de la frontière de Perse, pour les correspondances échangées avec les Indes et les pays au-delà des Indes:			
	a) Pour la Russie du Caucase.	16	. .	
	b) Pour la Russie d'Europe	24	. .	
	c) Pour la Russie d'Asie (1ère région).	26	. .	
	d) Pour la Russie d'Asie (2me région).	34	. .	
	e) Pour la Russie d'Asie (3me région).	48	. .	
	4° A partir de la côte de l'Océan Pacifique	40	. .	
Servie	Pour toutes les correspondances.	1	. .	
Suède	Pour toutes les correspondances.	2	50	

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Suisse	Pour toutes les correspondances.	1	. .	
Turquie	1° Pour les correspondances échangées avec l'Europe voie de la Roumanie et de la Servie) et correspondances échangées avec la Grèce, la Roumanie et la Servie:			
	Pour les bureaux de la Turquie d'Europe	3	. .	
	Pour les bureaux de la Turquie d'Asie:			
	a) Ports de mer	7	. .	
	b) Intérieur	11	. .	
	2° Correspondances échangées avec l'Europe (par les autres frontières):			
	Pour les bureaux de la Turquie d'Europe	4	. .	
	Pour les bureaux de la Turquie d'Asie:			
	a) Ports de mer	8	. .	
	b) Intérieur	12	. .	
	3° Correspondances échangées avec la Perse:			
	a) Turquie d'Asie (1ère région)	9	. .	
	b) Turquie d'Asie (2me région)	13	50	
	c) Turquie d'Europe . . .	17	50	
	4° Correspondances échangées avec les Indes:			
	a) Turquie d'Asie (1ère région.	10	. .	
	b) Turquie d'Asie (2me région)	15	. .	
	c) Turquie d'Europe . . .	20	. .	
	5° Taxes à partir de la frontière de Poti:			
	a) Pour les bureaux de la Turquie d'Asie situés dans un rayon de 375 kilomètres à partir de la frontière . .	3	. .	
	b) Pour les autres bureaux de la Turquie d'Asie et pour les bureaux de la			

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe		Observati
		Frs.	Ct.	
Turquie	Turquie d'Europe (ports de mer)	5	. .	
	c) Pour les bureaux de la Turquie d'Europe (intérieur)	8	. .	
	6° Taxes à partir de la frontière d'El-Arich :			
	a) Pour les bureaux de la Turquie d'Asie (ports de mer)	4	. .	
	b) Pour les bureaux de la Turquie d'Asie (intérieur)	8	. .	
	c) Pour les bureaux de la Turquie d'Europe	12	. .	
	NB. Pour toutes les correspondances la taxe terminale de l'Égypte, à partir de la frontière d'El-Arich, est de	9	. .	

B.

Taxes de Transit.

(La taxe de transit est celle qui revient à chaque État pour les corr dances qui traversent son territoire.)

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe		Observati
		Frs.	Ct.	
Allemagne	1° Pour les correspondances échangées par l'Autriche-Hongrie avec les Pays-Bas, la France et la Grande-Bretagne	1	50	
	2° Pour les autres correspondances européennes franchissant la frontière Austro-Allemande, et pour les correspondances échangées entre la Belgique et la Suisse	2	. .	
	3° Pour les correspondances échangées entre les Pays-Bas, la Belgique, la France, l'Espagne et le Portugal			

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Allemagne	d'une part, et le Danemark, la Norvége, la Suède d'autre part, ainsi qu'entre les Pays-Bas et la Suisse .	2	50	
	4° Pour toutes les autres correspondances	3	. .	
Autriche-Hongrie	1° Pour les correspondances entre l'Allemagne et l'Italie	1	. .	
	2° Pour les autres correspondances européennes franchissant la frontière Austro-Allemande	2	. .	
	3° Pour les autres correspondances échangées par la voie de la France entre la Grande-Bretagne, d'une part, et la Roumanie, la Servie, la Turquie et la Grèce, d'autre part . . .	2	. .	
	4° Pour toutes les autres correspondances	3	. .	Taxe commune avec l'Italie ou la Suisse pour toute dépêche qui transite par ces États et par les frontières franco-italienne ou franco-suisse.
Belgique	1° Pour les correspondances échangées par la France entre les Pays-Bas, d'une part, l'Italie, Malte, Corfou et la Suisse, d'autre part .	. .	50	
	2° Pour toutes les autres correspondances	1	. .	
Danemark	Pour toutes les correspondances	1	. .	
	Taxes de la Grande Compagnie des Télégraphes du Nord:			
	1° Entre la côte du Danemark et celle de la Russie pour toutes les correspondances	2	. .	
	2° Entre la côte du Danemark et celle de la Norvége:			
	a) Pour les correspondances échangées entre le Danemark et la Norvége	1	. .	
	b) Pour toutes les autres .	. .	50	

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observati
Espagne	1° Pour les correspondances échangées entre la France et le Portugal	2	. .	
	2° Pour toutes les autres correspondances	2	50	
France	1° Pour les correspondances échangées entre la frontière de Belgique et les lignes sous-marines de la Manche	1	. .	
	2° Pour les correspondances échangées par les voies de la Suisse ou de l'Italie et de l' Autriche - Hongrie, entre la Belgique et la Grande - Bretagne, d'une part, et l'Autriche-Hongrie, la Roumanie, la Servie, la Turquie et la Grèce, d'autre part	1	50	
	3° Pour les correspondances échangées, savoir: *a)* Entre l'Italie, d'une part, l'Espagne et le Portugal, d'autre part . . . . . *b)* Entre la Belgique et les Pays-Bas, d'une part, et l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, d'autre part . . .	2	. .	
	4° Pour les correspondances de l'Allemagne, à l'exception de celles qui passent par la frontière d'Espagne	2	50	
	5° Pour toutes les autres correspondances	3	. .	Le transit de l' Corse est f 1 franc.
Grande-Bretagne et Irlande	Le transit est taxé en additionnant les taxes jusqu'à Londres et à partir de Londres.			
Grande-Bretagne (Inde Britannique)	*A.* Taxes des Câbles du Golfe Persique:			
	1° Entre Fao et Bushire . .	15	. .	
	2° Pour les correspondances des Indes:			
	a) De Fao à Kurrachée	46	. .	
	b) De Bushire à Kurrachée	31	. .	
	3° Pour les correspondances de Penang et de Singapore:			

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Grande-Bretagne (Inde Britannique)	*a)* De Fao à Kurrachée .	35	. .	
	b) De Bushire à Kurrachée	23	50	
	4° Pour les correspondances de Java, de la Cochinchine, de la Chine, du Japon et de l'Australie:			
	a) De Fao à Kurrachée .	27	50	
	b) De Bushire à Kurrachée	18	50	
	B. Taxes des Indes proprement dites:			
	Pour toutes les correspondances	10	. .	
Grèce	Entre la frontière de Volo et celle de Corfou	4	. .	Taxe commune entre le Gouvernement Hellénique et la Compagnie des Câbles.
Italie	Pour les correspondances échangées, savoir:			
	1° Pour les frontières de France et d'Autriche-Hongrie, entre la Belgique et la Grande-Bretagne, d'une part, et l'Autriche-Hongrie, la Roumanie, la Servie, la Turquie et la Grèce, d'autre part	. .	50	
	2° Entre les frontières d'Autriche, de France et de Suisse	1	. .	
	3° Entre les mêmes frontières et Livourne (pour la Corse)	1	. .	
	4° Entre la France, d'une part, et l'Algérie et la Tunisie, de l'autre (voie de Malte)	2	. .	
	5° Par les frontières de France et de Turquie, entre la Grande-Bretagne, d'une part, et la Grèce et la Turquie, d'autre part	2	. .	
	6° Entre Vallona et le point d'atterrissement du câble de Corfou	1	. .	
	7° Pour tous les autres transits	3	. .	
	Taxes de la Compagnie Mediterranean Extension Telegraph:			
	1° Entre Corfou et le point d'atterrissement du câble à Otrante	3	. .	

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observatio
Italie	2° Entre Malte et le point d'atterrissement du câble en Sicile:			
	a) Pour les correspondances échangées entre l'Italie et l'Algérie, et la Tunisie	2	. .	
	b) Pour les autres correspondances	3	. .	
Luxembourg	Pour toutes les correspondances	. .	50	
Norvége	1° Pour les correspondances entre le Danemark et la Suède	1	. .	
	2° Pour toutes les autres correspondances	1	50	
Pays-Bas	Pour toutes les correspondances	1	. .	
Perse	1° Entre les frontières de Turquie et de Russie . .	13	50	
	2° Entre les autres frontières:			
	a) Pour les correspondances des Indes	20	. .	
	b) Pour les correspondances de Penang et de Singapore	15	. .	
	c) Pour les correspondances de Java, de Cochinchine, de Chine, du Japon et de l'Australie	12	. .	
Portugal	Pour toutes les correspondances	1	50	
Roumanie	Pour toutes les correspondances	1	. .	
Russie	1° Pour les correspondances transitant par la Russie d'Europe	5	. .	
	2° Pour les correspondances échangées entre l'Europe et la Perse	16	. .	
	3° Pour les correspondances entre l'Europe et la Turquie, par la frontière de Poti	12	. .	
	4° Pour les correspondances entre la Turquie et la Perse, par la frontière de Poti .	4	. .	

1872

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Russie	5° Pour les correspondances en provenance ou à destination:			
	a) Des Indes	32	. .	
	b) De Penang et de Singapore (voie des Indes) . .	24	50	
	c) de Java, de Cochinchine, de la Chine, du Japon et de l'Australie (voie des Indes)	20	. .	
	6° Pour les correspondances échangées avec la Chine et le Japon (voie de Wladiwostok)	40	. .	
Servie	Pour toutes les correspondances	1	. .	
Suède	Pour les correspondances échangées, savoir:			
	1° Entre le Danemark, d'une part, et la Norvége ou l'Allemagne, de l'autre . .	1	. .	
	2° Entre l'Allemagne et la Norvége	1	50	
	3° Entre la frontière de Russie et les autres frontières	2	. .	
Suisse	1° Pour les correspondances échangées par la voie de la France, entre la Belgique et la Grande-Bretagne, d'une part, et l'Autriche-Hongrie, la Roumanie, la Servie, la Turquie et la Grèce, d'autre part . . .	. .	50	
	2° Pour toutes les autres correspondances	1	. .	
Turquie	1° Pour les correspondances transitant:			
	a) Par la Turquie d'Europe	3	. .	
	b) Par la Turquie d'Asie .	13	50	
	2° Pour les correspondances échangées entre l'Europe et la Perse:			
	a) Par la Roumanie ou la Servie	16	50	
	b) Par les autres frontières de la Turquie d'Europe .	17	50	

Désignation des États	Indication des correspondances	Taxe Frs.	Taxe Ct.	Observations
Turquie	3° Pour les correspondances échangées entre l'Europe et les Indes :			
	a) Par la Roumanie ou la Servie	26	. .	
	b) Par les autres frontières	27	. .	
	4° Pour les correspondances échangées avec Penang et Singapore :			
	a) par la Roumanie ou la Servie	19	. .	
	b) par les autres frontières	20	. .	
	5° Pour les correspondances échangées avec Java, la Cochinchine, la Chine, le Japon et l'Australie :			
	a) par la Roumanie ou la Servie	16	. .	
	b) par les autres frontières	17	. .	
	6° Pour les correspondances échangées avec l'Égypte :			
	a) Par la Roumanie ou la Servie	14	. .	
	b) par les autres frontières de la Turquie d'Europe .	15	. .	
	7° Pour les correspondances échangées avec la Russie entre les frontières européennes et celle de Poti :			
	a) par la Roumanie ou la Servie	11	. .	
	b) par les autres frontières	12	. .	
	8° Entre les frontières de Hannequin et de Fao . .	5	. .	

NB. **Les taxes applicables jusqu'aux Indes à la correspondance échangée entre Londres, d'une part, et les Indes et les pays au-delà des Indes, d'autre part, sont fixées conformément à la répartition suivante, par les différentes voies actuellement existantes.**

1872 Ces taxes sont applicables partiellement aux correspondances échangées avec les pays autres que la Grande-Bretagne, en ce sens qu'on ajoutera, aux taxes terminales et de transit indiquées dans les tableaux généraux, les taxes des tableaux spéciaux vers l'Inde, à partir de la frontière où la voie devient commune:

	Pour les Indes mêmes		Pour Penang et Singapore		Pour Java, la Cochinchine, la Chine, le Japon et l'Australie	
	Francs	Ct.	Francs	Ct.	Francs	Ct.
A. Par la Russie:						
1° Voie du câble d'Ekersund, de la Norvége, de la Suède:						
Angleterre et câble . .	3	50	3	50	3	50
Norvége	1	50	1	50	1	50
Suède	2	. .	2	. .	2	. .
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	[1] 20	. .	[2] 15	. .	[3] 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée)	31	. .	23	50	18	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
2° Voie du câble de Sonderwig, du Danemark et de la Suède:						
Angleterre et câble . .	4	. .	4	. .	4	. .
Danemark.	1	. .	1	. .	1	. .
Suède	2	. .	2	. .	2	. .
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	[1] 20	. .	[2] 15	. .	[3] 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée)	31	. .	23	50	18	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
3° Voie du câble de Sonderwig, Danemark et Libau:						
Angleterre et câble. . .	4	. .	4	. .	4	. .
Danemark.	1	. .	1	. .	1	. .
Câble de Libau	2		2	. .	2	. .
	7	. .	7	. .	7	. .

[1]) 9 pour le parcours de la frontière russe à Téhéran, et 11 de Téhéran à Bushire.

[2]) 6·75 pour le parcours de la frontière russe à Téhéran, et 8·25 de Téhéran à Bushire.

[3]) 5·50 pour le parcours de la frontière russe à Téhéran, et 6·50 de Téhéran à Bushire.

1872

	Pour les Indes mêmes		Pour Penang et Singapore		Pour Java, la Cochinchine, la Chine, le Japon et l'Australie	
	Francs	Ct.	Francs	Ct.	Francs	Ct.
	7	. .	7	. .	7	. .
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	1) 20	. .	2) 15	. .	3) 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée)	31	. .	23	50	18	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
4° Voie de l'Allemagne:						
Angleterre et câble . .	4	50	4	50	4	50
Allemagne	2	50	2	50	2	50
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	1) 20	. .	2) 15	. .	3) 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée)	31	. .	23	50	18	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
5° Voie des Pays-Bas:						
Angleterre et câble . .	4	. .	4	. .	4	. .
Pays-Bas et Allemagne (taxe commune) . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	1) 20	. .	2) 15	. .	3) 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée)	31	. .	23	50	18	50
Indes	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
6° Voie de la Belgique et de l'Allemagne:						
Angleterre et câble . .	3	. .	3	. .	3	. .
Belgique	1	. .	1	. .	1	. .
Allemagne	3	. .	3	. .	3	. .
Russie	32	. .	24	50	20	. .
Perse.	1) 20	. .	2) 15	. .	3) 12	. .
Golfe Persique (Bushire à Kurrachée) . . .	31	. .	23	50	18	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	100	. .	80	. .	67	50
B. Par la Turquie:						
7° Voie de l'Allemagne et de la Turquie:						
Angleterre et câble . .	5	. .	5	. .	5	. .
	5	. .	5	. .	5	. .

1), 2) et 3) voir à la page précédente.

1872

	Pour les Indes mêmes		Pour Penang et Singapore		Pour Java, la Cochinchine, la Chine, le Japon et l'Australie	
	Francs	Ct.	Francs	Ct.	Francs	Ct.
	5	. .	5	. .	5	.
Allemagne	3	. .	3	. .	3	. .
Autriche-Hongrie . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Turquie [1].	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50
8° Voie des Pays-Bas:						
Angleterre et câble . .	4	. .	4	. .	4	. .
Pays-Bas	1	. .	1	. .	1	. .
Allemagne	3	. .	3	. .	3	. .
Autriche-Hongrie . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Turquie [1].	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50
9° Voie de la Belgique et de la Turquie:						
Angleterre et Câble . .	4	. .	4	. .	4	. .
Belgique	1	. .	1	. .	1	. .
Allemagne	3	. .	3	. .	3	. .
Autriche-Hongrie . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Turquie [1]	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50
10° Voie de la France et de l'Allemagne:						
Angleterre et Câble . .	3	. .	3	. .	3	. .
France	3	. .	3	. .	3	. .
Allemagne	2	50	2	50	2	50
Autriche-Hongrie . . .	2	50	2	50	2	50
Turquie [1]	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50

[1]) Y compris le transit éventuel par la Roumanie ou la Servie.

	Pour les Indes mêmes		Pour Penang et Singapore		Pour Java, la Cochinchine, la Chine, le Japon et l'Australie	
	Francs	Ct	Francs	Ct.	Francs	Ct.
11° Voie de la France, de la Suisse et de l'Autriche-Hongrie:						
Angleterre et câble . .	3	. .	3	. .	3	. .
France	3	. .	3	. .	3	. .
Suisse	2	. .	2	. .	2	. .
Autriche-Hongrie . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Turquie [1].	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50
12° Voie de la France, de l'Italie et de l'Autriche-Hongrie:						
Angleterre et câble . .	3	. .	3	. .	3	. .
France	3	. .	3	. .	3	. .
Italie	2	. .	2	. .	2	. .
Autriche-Hongrie . . .	3	. .	3	. .	3	. .
Turquie [2].	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	. .	27	50
Indes.	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	.	65	50
13° Voie de la France et de l'Italie (Vallona):						
Angleterre et câble . .	3	. .	3	. .	3	. .
France	3	. .	3	. .	3	. .
Italie (Vallona)	5	. .	5	. .	5	. .
Turquie	27	. .	20	. .	17	. .
Golfe Persique (Fao à Kurrachée)	46	. .	35	.	27	50
Indes	10	. .	10	. .	10	. .
	94	. .	76	. .	65	50

Fait à Rome, le 14 janvier 1872.

T. *Maydam*, J. *Vinchent*, Alan E. *Chambre*,
Gumbart, *Faber*, D. *Robinson*,
De Klein, Marquis *de Montemar*, J. U Bateman *Champain*,
Brunner, *Araujo*, G. *Salachas*,
Ary, *Ailhaud*, Ernest *d'Amico*.

[1]) Voir à la page précédente.
[2]) Y compris le transit éventuel par la Roumanie ou la Servie.

1872 *Reglement de service international destiné à compléter les dispositions de la Convention télégraphique.*

I.

Article 1 de la Convention.

1° Les fils spécialement affectés au service international reçoivent une notation particulière sur la Carte officielle dressée conformément à l'article *XXXIV du présent Règlement.*

2° Ces fils sont désignés sous le nom de fil international de . . . . . à . . . . . .

3° Ils ne servent, autant que possible, qu'aux relations entre les deux villes désignées comme leurs points extrêmes.

4° Ils peuvent être détournés de cette affectation spéciale en cas de dérangement des lignes; mais ils doivent y être ramenés dès que le dérangement a cessé.

5° *Les Administrations télégraphiques concourent, dans les limites de leur action respective, à la sauvegarde des fils internationaux et des câbles sous-marins; elles* combinent, pour chacun d'eux, les dispositions qui permettent d'en tirer le meilleur parti.

6° Les chefs de service de circonscriptions voisines des frontières s'entendent directement pour assurer, en ce qui les concerne, l'exécution de ces mesures.

7° *Les Administrations indiquent, sur chaque fil, un ou plusieurs bureaux intermédiaires, obligés de prendre les correspondances en passage, si la transmission directe entre les bureaux extrêmes est impossible.*

II.

Article 2.

Les notations suivantes sont adoptées dans les tarifs internationaux pour désigner les bureaux télégraphiques:

N bureau à service permanent (de jour et de nuit);

$\frac{N}{2}$ bureau à service de jour prolongé jusqu'à minuit;

C bureau à service de jour complet;

L bureau à service limité (c'est-à-dire ouvert pendant un nombre d'heures moindre que les bureaux à service de jour complet);

B bureau ouvert pendant la saison des bains seulement;

H bureau ouvert seulement pendant la saison d'hiver;

} Ces notations peuvent se combiner avec les précédentes;

L bureau ouvert avec service complet dans la saison des bains, 1872
BC et limité pendant le reste de l'année;
L bureau ouvert avec service complet pendant l'hiver et limité
HC pendant le reste de l'année;
E bureau ouvert seulement pendant le séjour de la Cour;
F station de chemin de fer ouverte à la correspondance des particuliers;
P bureau appartenant à une compagnie privée;
* bureau à ouvrir prochainement;
S sémaphorique.

III.

Article 7.

1° Tout bureau qui reçoit par un fil international un télégramme présenté comme dépêche d'État ou de service, le récxpédie comme tel.

2° Les dépêches des Agents consulaires, auxquelles s'applique le paragraphe 3 de l'article 7 de la Convention, ne sont pas refusées par le bureau de départ; mais celui-ci les signale immédiatement à l'Administration centrale.

3° Les dépêches émanant des divers bureaux et relatives aux incidents de transmission, circulent sur le réseau international comme dépêches du service.

IV.

Article 8.

1° *Le droit d'émettre une réponse comme dépêche d'État est établi par la production de la dépêche d'État primitive.*

2° *Pour les dépêches d'État sémaphoriques expédiées d'un navire en mer, le sceau est remplacé par le signe distinctif du commandement. Le nom du bâtiment doit être désigné.*

3° Chaque État désigne, s'il le juge convenable, les fonctionnaires ou magistrats chargés, dans chaque ville, de légaliser les signatures des expéditeurs. Dans ce cas, chacun des bureaux de cet État s'assure de la sincérité des légalisations qui lui sont présentées, et transmet, après la signature, la formule suivante:

„Signature légalisée par (qualité du fonctionnaire ou magistrat).“

4° Cette mention entre dans le compte des mots taxés.

5° Dans tout autre cas la légalisation est taxée et transmise telle qu'elle est libellée.

V.

Article 9.

1° En règle générale, les dépêches de service sont redigées en français; toutefois, les diverses Administrations peuvent s'entendre entr'elles pour l'usage d'une autre langue.

1872 2° *Cette disposition est applicable aux indications du préambule, aux avis de service ou d'office, qui accompagnent la transmission des correspondances.*

VI.

Article 10.

1° Dans les dépêches qui sont composées en lettres ou chiffres secrets, l'adresse et la signature doivent être écrites en langage ordinaire.

2° Le texte *des dépêches privées* peut être, soit entièrement chiffré, soit en partie chiffré et en partie clair. Dans ce dernier cas, les passages chiffrés doivent être placés entre deux parenthèses, les séparant du texte ordinaire qui précède ou qui suit. Le texte chiffré doit être composé exclusivement de lettres de l'alphabet ou exclusivement de chiffres arabes.

VII.

Article 11.

Les tableaux ci-dessous indiquent les signaux employés dans le service des appareils Morse et Hughes:

Signaux de l'appareil Morse.

Lettres:

a	● —
ä	● — ● —
á ou å	● — — ● —
b	— ● ● ●
c	— ● — ●
ch	— — — —
d	— ● ●
e	●
é	● ● — ● ●
f	● ● — ●
g	— — ●
h	● ● ● ●
i	● ●
j	● — — —
k	— ● —
l	● — ● ●
m	— —

Espacement et longueur des signes:

1. Une barre est égale à 3 points.
2. L'espace entre les signaux d'une même lettre est égal à 1 point.
3. L'espace entre deux lettres est égal à 3 points.
4. L'espace entre deux mots est égal à 5 points.

1872

n	▬ ●	t	▬
ñ	▬ ▬ ● ▬ ▬	u	● ● ▬
o	▬ ▬ ▬	ü	● ● ▬ ▬
ö	▬ ▬ ▬ ●	v	● ● ● ▬
p	● ▬ ▬ ●	w	● ▬ ▬
q	▬ ▬ ● ▬	x	▬ ● ● ▬
r	● ▬ ●	y	▬ ● ▬ ▬
s	● ● ●	z	▬ ▬ ● ●

Chiffres:

1	● ▬ ▬ ▬ ▬	6	▬ ● ● ● ●
2	● ● ▬ ▬ ▬	7	▬ ▬ ● ● ●
3	● ● ● ▬ ▬	8	▬ ▬ ▬ ● ●
4	● ● ● ● ▬	9	▬ ▬ ▬ ▬ ●
5	● ● ● ● ●	0	▬ ▬ ▬ ▬ ▬

Barre de Fraction ▬ ▬ ▬ ▬ ▬ ▬

On peut aussi employer, pour exprimer les chiffres, les signaux suivants, mais seulement dans les répétitions d'office:

● ▬	1	▬ ● ● ● ●	6
● ● ▬	2	▬ ● ● ●	7
● ● ● ▬	3	▬ ● ●	8
● ● ● ● ▬	4	▬ ●	9
● ● ● ● ●	5	▬	0

Barre de Fraction ▬ ▬

Signaux de ponctuation et autres:

Point . . . . . [.] ● ● ● ● ● ●
Point et virgule . . . . . [;] ▬ ● ▬ ● ▬ ●
Virgule . . . . . [,] ● ▬ ● ▬ ● ▬
Deux points . . . . . [:] ▬ ▬ ▬ ● ● ●
Point d'interrogation ou demande de répétition d'une transmission non comprise . . . . . [?] ● ● ▬ ▬ ● ●
Point d'exclamation . . . . . [!] ▬ ▬ ● ● ▬ ▬
Apostrophe . . . . . [']
Alinéa . . . . . ● ▬ ● ▬ ● ●
Trait d'union . . . . . [-] ▬ ● ● ● ● ▬

1872 Parenthèses (avant et après les mots) ( ) ▬ ● ▬ ▬ ● ▬
Guillemets . . . . . [„ “] ● ▬ ● ● ▬ ●
Souligné (avant et après le mot ou le membre de phrase) . . . . . ● ● ▬ ▬ ● ▬
Signal séparant le préambule de l'adresse, l'adresse du texte et le texte de la signature ▬ ● ● ● ▬

Indications de service:

Dépêche d'État . . . . . ● ● ●
Dépêche de service . . . . . ● ▬
Dépêche privée . . . . . ● ▬ ▬ ●
Appel (préliminaire de toute transmission) . ▬ ● ▬ ● ▬
Compris . . . . . ● ● ● ▬ ●
Erreur . . . . . ● ● ● ● ● ● ● ● ●
Fin de la transmission . . . . . ● ▬ ● ▬ ●
Invitation à transmettre . . . . . ▬ ● ● ● ▬ ●
Attente . . . . . ● ▬ ● ● ●
Réception terminée . . . . . ● ▬ ● ● ▬ ● ● ▬ ●

Signaux de l'appareil Hughes.

Lettres:

A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z.

Chiffres:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

Signes de ponctuation et autres.

Point, virgule, point virgule, deux points, point d'interrogation, point d'exclamation, apostrophe, croix +, trait d'union, E accentué, barre de fraction /, double trait =, parenthèse de gauche (, parenthèse de droite), &, guillemet „.

Dans la transmission ou dans le collationnement d'un nombre fractionnaire non décimal, le nombre entier doit être séparé par un blanc, du numérateur de la fraction ordinaire qui suit. Exemple: 1 3/4 et non 13/4.

Les mots et passages soulignés sont précédés et suivis de deux traits d'union (Exemple: — — dépêche télégraphique — —), et souligné à la main par l'employé d'arrivée.

1872

Indications de service.

Dépêches d'État S;

Dépêches de service A;

Dépêches privées P;

Pour appeler le poste avec lequel on est en communication ou pour lui répondre: le blanc et l'N répétés alternativement;

Pour régler le synchronisme et demander dans ce but la répétition prolongée du même signe: une combinaison composée du blanc, de l'I et du T, reproduite autant de fois qu'il est nécessaire;

Pour demander ou faciliter le reglage de l'électro-aimant: une combinaison formée des quatre signaux suivants, le blanc, l'I, l'N et le T, répétée autant de fois qu'il est nécessaire;

Pour donner attente: la combinaison ATT, suivie da la durée probable de l'attente;

Pour indiquer une erreur: deux ou trois N consécutifs, sans aucun signe de ponctuation;

Pour interrompre la transmission du bureau correspondant: deux ou trois lettres quelconques convenablement espacées.

Les accents sur E sont tracés à la plume ou au crayon noir à la fin des mots (avec ou sans s) et lorsqu'ils sont essentiels au sens (Ex. Achète, acheté*). Dans ce dernier cas, le transmetteur répète le mot après la signature, en y faisant figurer l'E accentué entre deux blancs, pour appeler l'attention du poste qui reçoit. Pour* ä, ö *et* ü, *on transmet respectivement* ae, oe *et* ue.

2° La signature n'est pas transmise dans les dépêches de service: l'adresse de ces dépêches affecte la forme suivante:

Paris de Saint-Pétersbourg.

Directeur général à Directeur général.

3° Quand il s'agit de communications échangées entre bureaux, au sujet des incidents de la transmission, on *transmet* simplement *le texte de la dépêche, sans adresse, ni signature.*

4° L'adresse des dépêches privées doit toujours être telle, que la remise au destinataire puisse avoir lieu sans recherches, ni demandes de renseignements.

5° Elle doit comprendre, pour les grandes villes, la mention de la rue et du numéro, ou, à défaut de ces indications, celle de la profession du destinataire ou autres analogues.

6° Pour les petites villes mêmes, le nom du destinataire doit être, autant que possible, accompagné d'une indication complémentaire capable de guider le bureau d'arrivée en cas d'altération du nom propre.

7° La mention du pays, dans lequel est située la résidence du destinataire, est obligatoire, sauf les cas où cette résidence est une

1872 capitale ou une ville importante; elle est comprise dans le nombre des mots soumis à la taxe.

8° Les dépêches dont l'adresse ne contient pas ces renseignements doivent néanmoins être transmises.

9° Dans tous les cas l'expéditeur supporte les conséquences de l'insuffisance de l'adresse.

10° L'adresse des dépêches à transporter au-delà des lignes télégraphiques est formulée ainsi qu'il suit: „M. Müller, Stéglitz exprès (ou poste) Berlin", le nom du bureau télégraphique d'arrivée étant exprimé le dernier.

11° L'adresse des dépêches à destination des navires en mer doit comprendre, outre les indications ordinaires, le nom ou le numéro officiel du bâtiment destinataire et sa nationalité.

VIII.

Article 12.

1° Les dépêches d'État ou de service ne sont pas comptées dans l'ordre alternatif des dépêches privées, transmises par l'appareil Morse.

2° La transmission des dépêches échangées par l'appareil Hughes s'effectue par séries alternatives. La série est limitée à cinq dépêches, de quelque nature qu'elles soient, d'État, de service ou privées. Ces cinq dépêches sont considérées comme formant une seule transmission, qui ne doit être interrompue que dans le cas d'urgence exceptionelle. Toute dépêche de cent mots ou au-dessus est considérée comme formant une seule série. *Ce mode de transmission peut être appliqué a l'appareil Morse sur les lignes importantes, dont le travail est continu.*

3° *Le bureau qui a transmis une série est en droit de continuer, lorsqu'il survient une dépêche d'État ou de service à laquelle la priorité de transmission est accordée, à moins que le bureau qui vient de recevoir n'ait déjà commencé de transmettre à son tour.*

4° Toute correspondance entre deux bureaux commence par le signal d'appel.

5° Le bureau appelé doit répondre immédiatement, en donnant son indicatif, et, s'il est empêché de recevoir, le signal d'attente, suivi d'un chiffre indiquant la durée probable de l'attente. Si la durée probable excède dix minutes, l'attente doit être motivée.

6° Lorsque le bureau qui vient d'appeler a reçu, sans autre signal, l'indicatif du bureau qui répond, il transmet dans l'ordre suivant les indications de service, constituant le préambule de la dépêche:

a) Nature de la dépêche, au moyen d'une des lettres S, A, quand c'est une dépêche d'État ou de service;

b) Bureau de destination *); 1872

c) Bureau d'origine précédé de la particule de (Exemple: Paris de Bruxelles) **);

d) Numéro de la dépêche;

e) Nombre de mots (dans les dépêches chiffrées on indique: 1° le nombre total des mots qui sert de base à la taxe; 2° le nombre des mots écrits en langue ordinaire; 3° *s'il y a lieu, le nombre des groupes de chiffres ou lettres*);

f) Dépôt de la dépêche (par trois nombres, date, heure et minute, avec l'indication *m* ou *s* [matin ou soir]).

Dans la transmission des dépêches par l'appareil Hughes, la date est donnée sous la forme d'une fraction, dont le numérateur indique le jour et le dénominateur le mois;

g) Voie à suivre *(quand l'expéditeur l'a indiquée par écrit dans sa dépêche)*;

h) Autres indications éventuelles *(collationnement,* accusé de réception, réponse payée, *exprès payé, exprès, poste, bureau restant, poste restante,* dépêche sémaphorique, nombre des adresses, à faire suivre, etc.).

7° Aucun bureau appelé ne peut refuser de recevoir les dépêches qu'on lui annonce, quelle qu'en soit la destination.

8° On ne doit, ni refuser, ni retarder une dépêche, si les indications de service ne sont pas régulières. Il faut la recevoir et puis en demander, au besoin, la régularisation au bureau d'origine par une dépêche de service, conformément à l'article X ci-après.

9° A la suite du préambule spécifié ci-dessus, on télégraphie successivement l'adresse, le texte et la signature de la dépêche.

10° *Dans les dépêches transmises par l'appareil Morse, le signe de séparation* (▬ ● ● ● ▬) *est placé entre le préambule et l'adresse, entre l'adresse et le texte, entre le texte et la signature.* On termine par le signal de „fin de la transmission".

11° Dans les dépêches transmises par l'appareil Hughes *on emploie* un double trait (=) *pour séparer le préambule de l'adresse, l'adresse du texte, le texte de la signature, et on termine chaque dépêche par la croix* (+).

12° Si l'employé qui transmet s'aperçoit qu'il s'est trompé, il doit s'interrompre par le signal d'erreur, répéter le dernier mot bien transmis, et continuer, à partir de là, la transmission rectifiée.

---

*) Lorsque la dépêche est à destination d'une localité non pourvue d'un bureau télégraphique, le préambule indique, non la résidence du destinataire, mais le bureau télégraphique, par les soins duquel la dépêche doit être remise à destination, ou envoyée à la poste.

**) Indiquer le pays ou la situation géographique du bureau d'origine, quand il y a un autre bureau du même nom.

1872 13° De même, l'employé qui reçoit, s'il rencontre un mot qu'il ne parvient pas à saisir, doit interrompre son correspondant par le même signal, et répéter le dernier mot compris en le faisant suivre d'un point d'interrogation. Le correspondant reprend alors la transmission à partir de ce mot, en s'efforçant de rendre ses signaux aussi clairs que possible.

14° Hormis les cas déterminés de concert par les diverses Administrations, il est interdit d'employer une abréviation quelconque en transmettant le texte d'une dépêche, ou de modifier ce texte de quelque manière que ce soit. Toute dépêche doit être transmise telle que l'expéditeur l'a écrite et d'après sa minute, sauf le cas prévu au paragraphe 3 de l'article 37 de la Convention.

15° Aussitôt après la transmission, l'employé qui a reçu, compare, pour chaque dépêche, le nombre des mots transmis au nombre annoncé, et, s'il y a une différence, la signale à son correspondant. Si ce dernier s'est simplement trompé dans l'annonce du nombre des mots, il répond admis; sinon il répète la première lettre de chaque mot jusqu'au passage omis, qu'il rétablit.

16° Toute dépêche donne lieu à un collationnement partiel non taxé, sauf les dépêches collationnées, qui sont répétées intégralement.

17° Le collationnement se fait à la fin de la transmission de la dépêche.

18° A l'appareil Morse le collationnement est donné par l'employé qui a reçu et immédiatement après la vérification du compte des mots; le collationnement partiel comprend les noms propres, les nombres (à l'exception du millésime) et les mots douteux ou peu connus. L'employé qui a reçu, peut d'ailleurs étendre ce collationnement et répéter la dépêche intégralement, s'il le juge indispensable, pour mettre sa responsabilité à couvert. De même, l'employé qui a transmis, peut exiger la répétition intégrale de la dépêche.

19° Dans la répétition des nombres suivis de fractions, ou des fractions dont le numérateur est formé de deux chiffres ou plus, on doit répéter, en toutes lettres, le numérateur de la fraction, afin d'éviter toute confusion. Ainsi pour $1^1/_{16}$ il faut répéter *en français* 1 un 16, afin qu'on ne lise pas $^{11}/_{16}$; pour $^{13}/_4$, il faut répéter treize 4, afin qu'on ne lise pas $1^3/_4$.

20° La répétition ne peut être retardée *ni* interrompue sous aucun prétexte. Lorsqu'elle est achevée et la dépêche *vérifiée*, le bureau qui a reçu, donne à celui qui a transmis, le signal de réception terminée, lequel est immédiatement répété par le correspondant.

21° A l'appareil Hughes, le collationnement est donné après chaque dépêche par l'employé qui a transmis. Le collationnement partiel ne comprend que le nombre et les lettres isolées.

22° Après la transmission de la série, le bureau d'arrivée accuse 1872
la réception du nombre de dépêches reçues, en distinguant les dépêches *d'État* ou de service des dépêches privées. Cet accusé de réception prend la forme suivante: *„N. 316, 520 S, 741, 72 A, 1659 R R R.“*

23° L'échange des rectifications s'effectue après la transmission de chaque série suivant la formule: En N° . . . . . lire, etc.

24° Les rectifications relatives à des dépêches d'une série précédemment transmise, sont faites par avis de service adressés aux bureaux de destination. Ces avis rappellent le nom et l'adresse des destinataires.

25° Les demandes de renseignements qui se produisent dans les mêmes conditions, font également l'objet d'un avis de service.

26° Dans les deux systèmes d'appareil, la transmission de la dépêche ou de la série terminée, le bureau qui vient de recevoir transmet à son tour, s'il a une dépêche; sinon, l'autre continue. Si de part et d'autre il n'y a rien à transmettre, les deux bureaux se donnent réciproquement le signal Zéro.

27° S'il arrive que, par suite d'interruption ou par une autre cause quelconque, on ne puisse recevoir la repétition, cette circonstance n'empêche pas la remise de la dépêche au destinataire, *sauf à lui communiquer ultérieurement la rectification, le cas échéant.*

28° Les dépêches provenant d'un navire en mer sont transmises à destination en signaux du code commercial, lorsque le navire expéditeur l'a demandé.

29° Dans le cas où cette demande n'a pas été faite, les dépêches sont traduites en langage orginaire par le préposé du poste sémaphorique et transmises à destination.

IX.

Article 13.

1° Entre deux bureaux d'États différents communiquant par un fil direct, la clôture est donnée par celui qui appartient à l'État dont la capitale a la position la plus occidentale.

2° Cette règle s'applique à la clôture des procès-verbaux et à la division des séances dans les bureaux à service permanent.

X.

Article 14.

1° *Les différentes voies, que peuvent suivre les dépêches, sont indiquées par des formules concises, arrêtées de commun accord par les offices intéressés.*

2° *L'expéditeur qui veut prescrire la voie à suivre doit écrire lui même, en marge de sa minute, la formule correspondante. Cette formule est transmise dans le préambule.*

1872 3° Les avis de service relatifs à une dépêche précédemment transmise sont dirigés, autant que possible, sur les bureaux par où la dépêche primitive a transité. *Ces avis doivent reproduire toutes les indications propres à faciliter les recherches des dépêches primitives, telles que la date de l'expédition, l'adresse et la signature de ces dépêches.*

4° Lorsque *les* bureaux *de passage* ont tous les éléments nécessaires pour donner suite aux avis de service, ils prennent les mesures propres à en éviter une réexpédition inutile.

XI.

Article 15.

1° Les dépêches qui, en cas d'interruption, sont adressées par la poste à un bureau télégraphique, sont accompagnées d'un bordereau.

2° Le bureau qui a reçu les *dépêches* en accuse réception *sur le bordereau et le renvoie immédiatement au bureau expéditeur. Il* renouvelle cet avis au moment du rétablissement des communications télégraphiques *par une dépêche de service dans la forme suivante: Reçu 63 dépêches, conformément au bordereau du 30 mars.*

3° Quand une dépêche est envoyée directement au destinataire dans le cas prévu à l'article 15 de la Convention, elle est accompagnée d'un avis indiquant l'interruption des lignes.

4° Le bureau qui réexpédie par télégraphe *des dépêches déjà transmises par la poste en informe le bureau sur lequel les dépêches ont été dirigées, par un avis de service rédigé dans la forme suivante:*

„Berlin de Goerlitz N^os^ .... dépêches du bordereau N° .... (ou bien) Dépêches N^os^ .... du bordereau N° .... réexpédiées par ampliation.“

5° *Lorsque par suite d'une affluence exceptionnelle, ou de l'interruption d'une partie des lignes, les dépêches en souffrance sont expédiées par poste sur une partie du parcours, le bureau qui fait cette expédition avertit le bureau auquel il l'adresse, par une dépêche de service indiquant le nombre de télégrammes expédiés et l'heure du courrier.*

6° *A l'arrivée du courrier, le bureau correspondant transmet, par la même voie, l'accusé de réception du nombre de télégrammes reçus, ou annonce que le pli n'est pas parvenu. Dans ce dernier cas le bureau expéditeur peut, d'après les circonstances, répéter l'envoi par poste, ou transmettre les dépêches par voie télégraphique, si les correspondances ultérieures ne doivent pas en souffrir.*

XII. 1872

Article 16.

Dans les cas où le bâtiment auquel est destinée une dépêche sémaphorique, n'est pas arrivé dans le terme de 28 jours, le sémaphore en donne avis à l'expéditeur le 29me jour au matin. L'expéditeur a la faculté, en acquittant le prix d'une dépêche terrestre spéciale, de demander que le sémaphore continue à présenter sa dépêche pendant une nouvelle période de trente jours, et ainsi de suite; à défaut de cette demande la dépêche sera mise au rebut le trentième jour.

XIII.

Article 17.

1° Lorsqu'un expéditeur retire ou arrête sa dépêche avant que la transmission en ait été commencée, la taxe lui est remboursée, sous déduction d'un droit fixe d'un demifranc au profit de l'office d'origine.

2° Si la transmission est commencée, la taxe encaissée reste acquise aux offices intéressés à raison du parcours effectué. Le surplus est remboursé à l'expéditeur.

3° Si la dépêche a été transmise, l'expéditeur ne peut en demander l'annullation, que par une dépêche adressée au chef du bureau d'arrivée, et dont il acquitte la taxe; il paye également la réponse, s'il désire être renseigné par voie télégraphique sur la suite donnée à sa demande.

4° Le bureau de départ donne aux dépêches de cette nature la forme indiquée ci-après (Article XXV).

XIV.

Article 18.

1° *Une dépêche portée à domicile peut être remise, soit au destinataire, soit aux membres adultes de sa famille, à ses employés, locataires ou hôtes, soit au concierge de l'hôtel ou de la maison, à moins que le destinataire n'ait désigné par écrit un délégué spécial, ou que l'expéditeur n'ait demandé que la remise n'eût lieu qu'entre les mains du destinataire seul.*

2° *Cette dernière demande doit être mentionnée dans l'adresse de la dépêche et reproduite sur l'enveloppe par le bureau d'arrivée, qui donne au porteur* les instructions nécessaires pour s'y conformer.

3° *Lorsqu'une dépêche ne peut pas être remise au destinataire,* le bureau d'arrivée envoie au bureau d'origine un avis de service dans la forme suivante:

1872 N . . . . de . . . . . (date), adressé à *(adresse textuellement conforme à celle qui a été reçue)*, destinataire inconnu, *ou pas encore arrivé, ou déjà parti, etc.*

4° Le bureau de départ vérifie l'exactitude de l'adresse. *Si elle a été mal transmise, il la rectifie sur le champ.*

5° *Sinon, il communique l'avis à l'expéditeur, qui* ne peut compléter, rectifier ou confirmer l'adresse que par une dépêche payée.

6° *Si, par suite d'adresse inexacte ou insuffisante, d'absence ou de refus du destinataire, des frais d'exprès n'ont pas été acquittés à l'arrivée, le montant de ces frais est indiqué dans l'avis susmentionné, afin que l'expéditeur puisse être requis de les rembourser.*

7° *Si la porte n'est pas ouverte à l'adresse indiquée, ou si le porteur ne trouve personne qui consente à recevoir la dépêche pour le destinataire, avis est laissé au domicile indiqué, et la dépêche est rapportée au bureau, pour être délivrée au destinataire sur la réclamation.*

8° *Lorsque la dépêche est adresée bureau restant, elle n'est délivrée qu'au destinataire ou à son délégué.*

9° *Dans les cas prévus par les §§ 7 et 8 du présent article, toute dépêche qui n'a pas été réclamée au bout de six semaines, est anéantie.*

XV.

Article 19.

1° Le bureau télégraphique d'arrivée est en droit d'employer la poste:

a) à défaut d'indication, dans la dépêche, du moyen de transport à employer;

b) lorsque le moyen indiqué diffère du mode adopté et notifié par l'État d'arrivée, conformément à l'article 19 de la Convention;

c) lorsqu'il s'agit d'un transport à payer par un destinataire qui aurait refusé antérieurement d'acquitter des frais de même nature.

2° *Dans tous les cas, l'emploi de la poste est obligatoire pour le bureau d'arrivée, lorsqu'il n'use pas d'un moyen plus rapide.*

3° Lorsqu'une dépêche à réexpédier par lettre chargée ne peut être soumise immédiatement à la formalité du chargement, tout en pouvant profiter d'un départ postal, elle est mise d'abord à la poste par lettre ordinaire; une ampliation est adressée par lettre chargée aussitôt qu'il est possible.

4° Les dépêches adressées aux passagers d'un navire, qui fait escale dans un port, leur sont remises, autant que possible, avant le débarquement.

XVI. 1872

Article 20.

La transmission des dépêches d'État se fait de droit. Les bureaux télégraphiques n'ont aucun contrôle à exercer sur elles.

XVII.

Article 23.

Les Administrations télégraphiques ne sont tenues de donner communication ou copie des pièces désignées à l'article 23 de la Convention, que si les expéditeurs ou les destinataires fournissent la date exacte des dépêches auxquelles se rapportent leurs demandes.

XVIII.

Article 24.

1° Dans le cas de dépêche demandant une réponse payée, l'expéditeur doit inscrire, entre l'adresse et le texte, l'indication: réponse payée.

2° La taxe est perçue pour une réponse simple par la même voie.

3° L'expéditeur peut d'ailleurs compléter la mention en mettant: réponse payée (. . . . frs. . . . cs.), et acquitter la somme correspondante, dans les limites autorisées par l'article 24 de la Convention.

4° *L'indication de la somme déposée est toujours obligatoire, quel que soit le nombre de mots de la réponse, lorsque celle-ci doit être transmise à un autre bureau que celui d'où la dépêche primitive est partie. La mention à insérer après l'adresse est formulée comme il suit:*

Réponse payée à (localité indiquée) . . . frs . . . cs . . .

5° *L'expéditeur fixe la somme à son gré, dans les limites autorisées par l'article 24 de la Convention. S'il désire être renseigné sur la taxe réelle, depuis le bureau de destination de sa dépêche jusqu'au bureau indiqué, pour y faire arriver la réponse, le bureau d'origine lui fait connaître cette taxe, soit exactement, s'il la connaît, soit approximativement, en réservant le règlement ultérieur de la somme déposée.*

6° *Lorsque la dépêche ne peut être remise, dès l'arrivée, dans les circonstances prévues par l'article XIV, § 3, l'avis de service est transmis dans la forme prescrite par ce paragraphe.*

7° *En cas de refus du destinataire, la réponse d'office est émise sur le champ, dans la forme suivante:*

Réponse à N. . . . . de . . . . . .

Le destinataire a refusé.

1872 8° *Si la dépêche avec réponse payée n'a pu être remise au bout de six semaines, la réponse d'office est émise dans la même forme sauf les mots suivants:*

Le destinataire n'a pas retiré la dépêche.

XIX.

Article 26.

1° L'accusé de réception est donné dans la forme suivante:

Paris de Berne. N°.... Date .... Dépêche N° .... adressée à ... rue ..... remise le .... à .... h .... m. .... m .... ou s . (ou motif de non remise).

2° Les accusés de réception reçoivent un numéro d'ordre au bureau qui les envoie et sont d'ailleurs traités, pour leur transmission, comme de nouvelles dépêches; ils jouissent de la priorité accordée aux avis de service sur les dépêches privées.

3° *Si l'accusé de réception doit être transmis à une destination autre que le bureau d'origine de la dépêche, le nom de cette destination figure, après les mots accusé de réception, dans le texte et dans le préambule. Le bureau d'origine perçoit la taxe de 20 mots pour le parcours indiqué. Si cette taxe ne lui est pas connue, il s'informe et règle ultérieurement la perception, en faisant déposer des arrhes, s'il y a lieu.*

Dans le cas prévu par l'article XIV, §§ 3 et 5, l'accusé de réception tient lieu de l'avis de service.

Dans le cas prévu par le § 4 du même article, le premier avis est considéré comme service et l'accusé de réception est transmis après remise de la dépêche au destinataire.

XX.

Article 28.

1° Le texte primitif de la dépêche à faire suivre doit être intégralement transmis aux bureaux de destination successifs, et reproduit sur la copie adressée au destinataire; mais, dans le préambule, chaque bureau ne reproduit, après les mots faire suivre, que les adresses auxquelles le télégramme peut encore être expédié.

2° Les demandes de réexpédition prévues au paragraphe 4 de l'article 28 de la Convention peuvent être faites par la poste.

3° Chaque Administration se réserve la faculté de faire suivre, quand il y aura lieu, d'après les indications données au domicile du destinataire, les dépêches pour lesquelles aucune indication spéciale n'aurait d'ailleurs été fournie.

4° La taxe internationale des dépêches à faire suivre est simplement la taxe afférente au premier parcours, l'adresse complète entrant dans le nombre des mots.

5° *A partir du premier bureau indiqué dans l'adresse, les taxes à percevoir sur le destinataire, pour les parcours ultérieurs, doivent, à chaque réexpédition, être indiquées d'office dans le préambule.* 1872

XXI.

Article 29.

1° En transmettant une dépêche adressée à deux ou plusieurs destinataires, il faut, dans le préambule, indiquer le nombre des adresses.

2° L'indication prévue au paragraphe 5 de l'article 29 de la Convention doit entrer dans le corps de l'adresse, et par conséquent dans le nombre des mots taxés.

3° Elle est reproduite dans les indications éventuelles.

XXII.

Article 35.

1° L'expéditeur doit écrire sur la minute, immédiatement après l'adresse, les indications éventuelles relatives à la remise à domicile, à l'accusé de réception, aux dépêches collationnées, ou à faire suivre, etc.

2° *Si ces indications sont conçues dans une langue inconnue du bureau d'origine, l'expéditeur est tenu d'en joindre la traduction dans une langue connue de ce bureau.*

3° *La traduction n'est pas comprise dans les mots taxés.*

4° *Quand les mots exprès payé sont transmis sans autres indications, il est entendu que l'accusé de réception a été aussi payé et que le bureau d'arrivée doit agir en conséquence.*

5° Les mots, nombres ou signes ajoutés par le bureau dans l'intérêt du service ne sont pas taxés.

XXIII.

Article 36.

Les exemples suivants déterminent l'interprétation des règles à suivre pour compter les mots des dépêches télégraphiques en langage clair:

Irresponsabilité (7 syllabes) . . . . . 1 mot
Inconstitutionnalité (9 syllabes) . . . . . 2 mots
A-t-il . . . . . 3 mots
Aujourdhui (écrit sans apostrophe) . . . . . 1 mot
C'est-à-dire . . . . . 4 mots
J'ai . . . . . 2 mots

1872 *Aix-la-Chapelle* . . . . . 3 *mots*
Aixlachapelle . . . . . 1 *mot*
Aachen . . . . . 1 *mot*
Newyork . . . . . 1 *mot*
New-York . . . . . 2 *mots*
New South Wales . . . . . 3 *mots*
Newsouthwales . . . . . 1 *mot*
Van de Brande . . . . . 3 *mots*
Vandebrande . . . . . 1 *mot*
Du Bois . . . . . 2 *mots*
Dubois . . . . . 1 *mot*
De Lygne . . . . . 2 *mots*
Delygne . . . . . 1 *mot*
44¹/₂ (5 chiffres et signes) . . . . . 1 *mot*
444¹/₂ (6 „ „ „) . . . . . 2 *mots*
444,5 (5 „ „ „) . . . . . 1 *mot*
444,55 (6 „ „ „) . . . . . 2 *mots*
10 francs 50 centimes ou 10fr. 50c. . . . . . 4 *mots*
10fr. 50 . . . . . 3 *mots*
fr. 10,50 . . . . . 2 *mots*
11h 30 . . . . . 3 *mots*
11,30 . . . . . 1 *mot*
Le 17me . . . . . 2 *mots*
Le 1529me . . . . . 3 *mots*
44/2 (pour 44 shillings 2 pence)* . . . . . 3 *mots*
2% . . . . . 2 *mots*
2 p. % . . . . . 3 *mots*
Deux cent trente quatre . . . . . 4 *mots*
Zweihundertvierunddreissig . . . . . 1 *mot*
Ducentotrentaquattro . . . . . 1 *mot*
Two hundred and thirty four . . . . . 5 *mots*
Tweehonderd vierendertig . . . . . 2 *mots*
E. . . . . . 1 *mot*
E. M. . . . . . 2 *mots*
Emvt . . . . . 1 *mot*
tmrlzk . . . . . 2 *mots*
L'affaire est urgente; *partir* sans retard *(7 mots et deux soulignés**)* . . . . . 9 *mots*

---

*) La barre oblique qui remplace le mot shilling est interprétée et transmise comme s.

**) Le signal souligné est transmis avant et après chaque mot ou passage souligné.

1872

XXIV.

Article 38.

1° Le nom du bureau de départ, la date, l'heure, et la minute du dépôt sont transmis d'office et inscrits sur la copie remise au destinataire.

2° L'expéditeur peut insérer ces indications, en tout ou en partie, dans le texte de sa dépêche. Elles entrent alors dans le compte des mots.

3° *Tous les chiffres faisant partie du préambule doivent être répétés d'office.*

XXV.

Article 39.

1° Les dépêches prévues à l'article 39 de la Convention ont la forme suivante:

Paris de Berlin. — Service taxé. Elles prennent rang parmi les dépêches de service et portent l'indication *A* et un numéro d'ordre.

2° *L'expéditeur ou* le destinataire peut demander *dans le délai de 24 heures, qui suit le départ ou, respectivement, l'arrivée de la dépêche,* la rectification des passages qui lui paraissent douteux. Il acquitte alors:

a) s'il s'agit de l'expéditeur: 1° le prix d'une dépêche calculée suivant la longueur du passage à répéter; 2° le prix d'une dépêche simple pour la réponse;

b) s'il s'agit du destinataire: 1° le prix d'une dépêche simple pour la demande; 2° le prix d'une dépêche calculée suivant la longueur du passage à répéter.

3° Ces taxes sont remboursées si la répétition montre que le service télégraphique avait dénaturé le sens de la dépêche. Dans ce cas, le bureau opère le remboursement d'office et sans aucun délai. *Aucun remboursement n'est dû pour la dépêche rectifiée.*

4° Les sommes encaissées pour dépêches de service taxées *et les réponses y relatives* restent entièrement acquises à l'Administration qui les a perçues et ne figurent point dans les comptes internationaux.

5° Le bureau télégraphique qui reçoit une dépêche par laquelle on lui demande l'annulation d'une dépêche reçue précédemment, fait connaître au bureau d'origine, par la poste, la suite qui a été donnée à la demande, à moins que l'expéditeur n'ait acquitté le prix d'une réponse télégraphique.

1872

XXVI.

Article 48.

1° Si la taxe à percevoir à l'arrivée n'est pas recouvrée, la perte est supportée par l'office d'arrivée, à moins de conventions spéciales conclues conformément à l'article 62 de la Convention.

2° Les Administrations télégraphiques prennent toutefois, autant que possible, les mesures nécessaires pour que les taxes à percevoir à l'arrivée, et qui n'auraient pas été acquittées par le destinataire soient recouvrées sur l'expéditeur. Quand ce recouvrement a lieu, l'office qui le fait en tient compte à l'office intéressé.

XXVII.

Article 50.

1° Les Administrations et les bureaux télégraphiques prennent les mesures nécessaires pour diminuer, autant que possible, le nombre des dépêches de service jouissant du privilége de la gratuité.

2° Les renseignements qui ne présentent point un caractère d'urgence sont demandés ou donnés par la poste.

XXVIII.

Article 51.

1° Toute réclamation en remboursement de taxe doit être présentée à l'office d'origine et être accompagnée des pièces probantes, savoir: une déclaration écrite du bureau de destination ou du destinataire, si la dépêche n'est point parvenue, et la copie qui lui a été remise, s'il s'agit d'erreur ou de retard.

2° L'expéditeur qui ne réside pas dans le pays où il a déposé sa dépêche, peut faire présenter sa réclamation, à l'office d'origine, par l'intermédiaire d'un autre office. Dans ce cas, s'il est reconnu que la réclamation est fondée, l'office qui l'a reçue est chargé d'effectuer le remboursement.

3° Pour *toute* dépêche non remise à destination, le remboursement est supporté par les offices sur les lignes desquels ont été commises les irrégularités *qui ont empêché la dépêche de parvenir au destinataire.*

4° En cas de retard, le droit au remboursement est absolu lorsque la dépêche n'est point arrivée à destination plus tôt qu'elle n'y serait parvenue par la poste.

5° Le remboursement intégral de la taxe est effectué aux frais des Offices par le fait desquels le retard s'est produit, *et dans la proportion des retards imputables à chaque Office.*

6° *En cas d'altération d'une dépêche collationnée, l'Office d'origine* détermine les erreurs, qui ont *empêché la dépêche de*

remplir son objet, et la part contributive des diverses Administrations est réglée d'après le nombre des fautes ainsi déterminées, *un mot omis comptant pour une erreur.* 18

7° La part contributive pour l'altération d'un mot dénaturé successivement sur les lignes de plusieurs Administrations, est supportée par la première de ces Administrations.

8° *Les erreurs ou omissions sont imputables au bureau qui a transmis, sauf dans les cas suivants:*

a) lorsque des mots, nombres ou caractères ayant été omis, le bureau qui a reçu n'a pas vérifié le compte des mots;

b) lorsque à l'appareil Morse le bureau qui a reçu n'a pas tenu compte de la rectification faite à son collationnement par son correspondant;

c) lorsque à l'appareil Hughes, le bureau qui a reçu n'a pas rectifié la première transmission d'après le collationnement qui a suivi;

d) lorsque, au même appareil, il y a eu un défaut de synchronisme non rectifié;

e) lorsque le collationnement payé a été omis ou incomplet.

9° *Dans les cas a, b et c, l'erreur est imputable au bureau qui a reçu. Dans les cas d et e les deux bureaux sont responsables.*

10° *Lorsque par suite de l'absence ou de l'insuffisance des documents le bureau responsable d'une erreur ou omission ne peut être désigné, le remboursement est mis à la charge de l'Administration où la preuve fait défaut.*

11° Les réclamations communiquées d'office à office sont transmises avec un dossier complet, c'est-à-dire qu'elles contiennent (en original, *en extrait* ou en copie) toutes les pièces ou lettres qui les concernent.

12° Lorsqu'une réclamation *a été* reconnue fondée *par les Administrations intéressées*, le remboursement est effectué par l'office d'origine.

13° *Les réclamations ne sont point transmises d'Office à Office lorsque le fait signalé ne donne pas droit au remboursement.*

XXIX.

Article 51.

1° *La taxe d'une dépêche arrêtée en vertu des articles 20 et 21 de la Convention est remboursée à l'expéditeur et le remboursement est à la charge de l'Administration qui a arrêté la dépêche.*

1872 2° *Toutefois, lorsque cette Administration a notifié, conformément à l'article 21, la suspension de certaines correspondances déterminées, le remboursement des taxes des dépêches de cette catégorie, qui seraient arrêtées ultérieurement, doit être supporté par l'Office d'origine, à partir de la date à laquelle la notification lui est parvenue.*

XXX.

Article 54.

1° La taxe qui sert de base à la répartition entre États et, *le cas échéant,* à la détermination des moyennes mentionnées à l'article 54 de la Convention, est celle qui résulte de l'application régulière des tarifs, sans qu'il soit tenu compte des erreurs de taxation qui ont pu se produire.

2° Toutefois, le nombre des mots annoncé par le bureau d'origine sert de base à l'application de la taxe, sauf le cas où il aurait été rectifié d'un commun accord avec le bureau correspondant.

3° Pour déterminer les taxes moyennes, on adresse un compte mensuel comprenant, par dépêche traitée individuellement, toutes les taxes accessoires *de quelque nature qu'elles soient. Dans ce compte, les taxes perçues d'avance pour réponse payée, ou accusé de réception sont portées intégralement par l'office qui a perçu au compte de l'office destinataire.* La part totale, calculée pour chaque État pendant le mois entier, est divisée par le nombre des dépêches; le quotient constitue la taxe moyenne applicable à chaque dépêche dans les comptes ultérieurs jusqu'à révision. Cette révision est faite chaque année et peut avoir lieu au bout de trois mois sur la demande de l'un des États intéressés.

XXXI.

Article 57.

1° L'échange des comptes mensuels a lieu avant l'expiration du trimestre qui suit le mois auquel ils se rapportent.

2° La révision de ces comptes a lieu dans un délai maximum de six mois à dater de leur envoi. L'office qui n'a reçu, dans cet intervalle, aucune observation rectificative considère le compte comme admis de plein droit. *Cette disposition est aussi applicable aux observations faites par un office sur les comptes rédigés par un autre.*

3° Les comptes mensuels sont admis sans révision, quand la différence des sommes finales établies par les deux Administrations intéressées ne dépasse pas 1°/₀ du débet de l'Administration qui l'a établi. *Dans le cas d'une révision commencée, elle doit être arrêtée lorsque, par suite d'un échange d'observations entre les offices*

intéressés, la différence qui a donné lieu à la révision se trouve 1872
renfermée dans les limites de 1 p. %,

4° Il n'est pas admis de réclamation, dans les comptes, au sujet de dépêches *ordinaires* ayant plus *de six mois* de date *et des dépêches enregistrées ayant plus de dix-huit mois de date.*

XXXII.

Article 60.

1° Les frais communs du bureau international des Administrations télégraphiques ne *doivent* pas dépasser, *par* année, la somme de 50.000 francs, *non compris les frais spéciaux auxquels donne lieu la réunion d'une Conférence internationale.* Cette somme pourra être augmentée ultérieurement du consentement de toutes les Parties contractantes.

2° L'Administration désignée, en vertu de l'article 60 de la Convention, pour la Direction du Bureau international, en *surveille* les dépenses, *fait* les avances nécessaires et *établit* le compte annuel qui *est* communiqué à toutes les autres Administrations intéressées.

3° Pour la répartition des frais, les États contractants ou adhérants sont divisés en six classes, contribuant chacune dans la proportion d'un certain nombre d'unités, savoir:

1ère	classe	25	unités
2e	„	20	„
3e	„	15	„
4e	„	10	„
5e	„	5	„
6e	„	3	„

4° Ces coëfficients sont multipliés par le nombre d'États de chaque classe, et la somme des produits ainsi obtenus fournit le nombre d'unités par lequel la dépense totale doit être divisée. Le quotient donne le montant de l'unité de dépense.

XXXIII.

Article 60.

1° Les offices des États contractants se transmettent réciproquement tous les documents relatifs à leur administration intérieure et se communiquent tout perfectionnement qu'ils viendraient à y introduire.

2° En règle générale, le Bureau international sert d'intermédiaire à ces notifications; toutefois les avis à transmettre d'urgence, et spécialement la notification des interruptions des lignes, sont directement portés par la voie télégraphique à la connaissance de toutes les Administrations intéressées.

1872 3° Les dites Administrations envoient par la poste, par lettre affranchie, au bureau international, la notification de toutes les mesures relatives à la composition et aux changements de tarifs, tant intérieurs qu'internationaux; à l'ouverture de lignes nouvelles et à la suppression de lignes existantes, en tant que ces lignes intéressent le service international; enfin aux ouvertures, suppressions et modifications de service des bureaux.

4° *Les documents imprimés ou autographiés par les Administrations, au sujet des mesures mentionnées au paragraphe précédent, sont expediés au Bureau international, soit à la date de leur distribution, soit, au plus tard, le premier jour du mois qui suit cette date.*

5° Elles lui font parvenir au commencement de chaque année, et aussi complétement qu'il leur est possible, des tableaux statistiques du mouvement des correspondances, de la situation des lignes, du nombre des bureaux et des appareils, etc. Ces tableaux sont dressés d'après les indications du Bureau international, qui distribue, à cet effet, les formules toutes préparées.

6° Elles adressent également à ce bureau deux exemplaires des publications diverses qu'elles font paraître.

7° Le Bureau international reçoit en outre communication de tous les renseignements relatifs aux expériences auxquelles chaque Administration a pu procéder sur les différentes parties du service.

XXXIV.

Article 60.

1° Indépendamment des communications spéciales que le Bureau international est tenu de faire à toutes les Administrations, il utilise les documents de statistique et autres qui sont mis à sa disposition, pour la rédaction du journal dont il est fait mention à l'article 60.

2° *Il dresse, publie et revise périodiquement la carte officielle des relations télégraphiques.*

3° Il doit, d'ailleurs, se tenir en tout temps à la disposition des Administrations des États contractants, pour leur fournir, sur les questions qui intéressent la télégraphie internationale, les renseignements spéciaux des genres dont elles pourraient avoir besoin.

4° *Dans les questions à résoudre par l'assentiment des Administrations contractantes, celles qui n'ont point fait parvenir leur réponse dans le délai maximum de quatre mois, sont considérées comme consentantes.*

5° *Les documents imprimés par le Bureau international sont distribués aux Administrations des États contractants dans la proportion du nombre d'unités contributives, d'après les*

articles XXXII et XXXV. Les documents supplémentaires que réclameraient ces Administrations sont payés à part d'après leur prix de revient. Il en est de même des documents demandés par les exploitations privées. 1872

6° *Les demandes de cette nature doivent être formulées une fois pour toutes, jusqu'à nouvel avis, et de manière à donner au Bureau international le temps de régler le tirage en conséquence.*

7° *Le Bureau international prépare les travaux des Conférences télégraphiques. Il pourvoit aux copies et impressions nécessaires, à la rédaction et à la distribution des amendements, procès-verbaux et autres renseignements.*

8° *Le Directeur de ce bureau assiste aux séances de la Conférence et prend part aux discussions sans voix délibérative.*

9° Il fait sur sa gestion un rapport annuel, qui est communiqué à toutes les Administrations des États contractants.

10° La gestion du dit Bureau est également soumise à l'examen et à l'appréciation des Conférences prévues par l'article 61 de la Convention.

XXXV.

Article 60.

1° L'Administration *supérieure* de la Confédération suisse est désignée pour organiser le bureau international dans les conditions déterminées par l'article 60 de la Convention.

2° Les États contractants sont, pour la contribution aux frais, répartis ainsi qu'il suit, dans les six classes dont il est fait mention à l'article XXXII.

1ère classe: Allemagne, Autriche-Hongrie, France, Grande-Bretagne, *Indes Britanniques*, Italie, Russie, Turquie;

2e classe: Espagne;

3e classe: Belgique, Pays-Bas, *Inde Néerlandaises*, *Roumanie*, Suède;

4e classe: *Danemark*, Norvége, Suisse;

5e classe: Grèce, Portugal, Servie;

6e classe: Luxembourg, *Perse*.

XXXVI.

Article 65.

Dans le cas d'application de l'article 65, l'Administration contractante, en relation directe avec l'Office non adhérant, est chargée de régler les comptes entre cet Office et les autres Offices contractants auxquels elle a servi d'intermédiaire pour la transmission.

1872 Le présent règlement, destiné à compléter les dispositions de la Convention de Paris, révisée à *Rome*, entrera en vigueur le *1er juillet 1872.*

Fait à Rome, le 14 janvier 1872.

Signés:

T. *Meydam,*	J. *Malvano,*
Gumbart,	F. *Salvatori,*
De Klein,	Ernest *Ponzio-Vaglia,*
Brunner,	*Nielsen,*
Ary,	*Staring,*
J. *Vinchent,*	J. U. Bateman *Champain,*
Faber,	Valentim *do Rego,*
Marquis *de Montemar,*	Le Général Prince J. *Ghika,*
Araujo,	C. *de Lüders,*
Ailhaud,	*Radoycovitch,*
Alan E. *Chambre,*	*Brändström,*
D. *Robinson,*	L. *Curchod,*
J. U. Bateman *Champain,*	M. *Izzet,*
G. *Salachas,*	Yanco *Macridi.*
Ernest *d'Amico,*	

709.

19 janvier 1872.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession des Pays-Bas pour les lignes des Indes orientales à la convention télégraphique internationale.

(T. V. Bl. 1872, Nr. 5.)

Beitritt der Niederlande mit ihren ostindischen Telegraphenlinien zum internationalen Wiener Telegraphenvertrage.

Die königlich niederländische Regierung ist hinsichtlich ihrer ostindischen Telegraphenlinien auf Grund des nachstehenden Tarifes dem internationalen Telegraphenvertrage ddo. Wien, den 21. Juli 1868 beigetreten.

A. Terminaltaxen.

1. Für die Correspondenzen, welche gewechselt werden einerseits zwischen Britisch-Indien und Europa, und andererseits:

a) Batavia . . . . . — fl. 40 kr.

b) Samarang und den westlich vom Meridian von Samarang gelegenen Stationen, einschliesslich der Stationen auf der Insel Sumatra . . . . . 1 „ — „

c) den östlich vom Meridian von Samarang gelegenen Stationen	2 fl. — kr.	1872
2. Für Correspondenzen, welche gewechselt werden zwischen Australien und		
a) Banjoewangie	— „ 40 „	
b) den östlich vom Meridian von Samarang gelegenen Stationen	1 „ — „	
c) Samarang und den westlich vom Meridian von Samarang gelegenen Stationen, einschliesslich der Stationen auf der Insel Sumatra	2 „ — „	

B. Transittaxen.

Für alle Correspondenzen	2 „ — „

710.

23 janvier 1872.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice adressée aux cours d'appel à l'égard de l'envoi d'une copie légalisée aux consulats respectifs des sentences rendues contre un sujet austro-hongrois.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Aus Anlass vorgekommener Uebelstände, welche zum Theile auf die Ausserachtlassung ministerieller Weisungen zurückzuführen sind, hat das Ministerium des Aeusseren das Ersuchen anher gerichtet, die unterstehenden k. k. Gerichte anzuweisen, dem Justizministerial-Erlasse vom 4. September 1863, Z. 7741, nach welchem sie von dem Resultate jener strafgerichtlichen Untersuchungen, welche einen von einem k. u. k. Consulate im osmanischen Reiche abgestellten oder angezeigten österr. Unterthan als Beschuldigten betreffen, eben diesem Consulate durch Zusendung einer beglaubigten Abschrift des rechtskräftigen Urtheiles oder eines allfälligen Einstellungsbeschlusses Kenntniss zu geben haben, genau nachzukommen.

Das Justizministerium kann nicht umhin, diesem Ersuchen entsprechend, das k. k. Oberlandesgericht aufzufordern, die entsprechende Weisung an die demselben unterstehenden Gerichte zu erlassen.

1872

711.

24 janvier 1872 et 2 janvier 1873.

Échange de notes concernant l'approbation de l'acte de délimitation entre Malcesine et Nago-Torbole signé à Riva, le 7 décembre 1871.

(Trattati e convenzioni V. 15.)

Le ministre des affaires étrangères d'Italie au ministre de S. M. I. et R. Ap. à Rome.

Rome, le 24 janvier 1872.

Monsieur le Ministre.

Monsieur le Baron de Kübeck avait demandé, par une Note en date du 6 juin dernier, N° 1860, que la partie de la frontière comprise entre la commune tyrolienne de Nago-Torbole et la commune italienne de Malcesine fût tracée d'une manière plus certaine par les soins d'une Commission mixte. Cette proposition ayant été acceptée avec empressement de notre part, la commission s'est réunie sur les lieux et a résumé le fruit de ses travaux dans un Acte signé à Riva, le 7 décembre dernier, que le gouvernement du roi approuve entièrement en ce qui le concerne, et dont il attend l'approbation du Gouvernement Impérial et Royal, pour pouvoir le considérer comme constituant un engagement formel et définitif entre les deux États

J'ai l'honneur de transmettre, ci-joint, à Votre Excellence un exemplaire authentique de ce document que je La prie de soumettre à S. E. le chancelier de l'Empire.

En me faisant connaître en son temps ses vues à ce sujet, le Cabinet Impérial et Royal se trouvera ainsi en mesure de certifier l'identité des deux originaux déposés aux archives des chancelleries respectives.

Agréez etc.

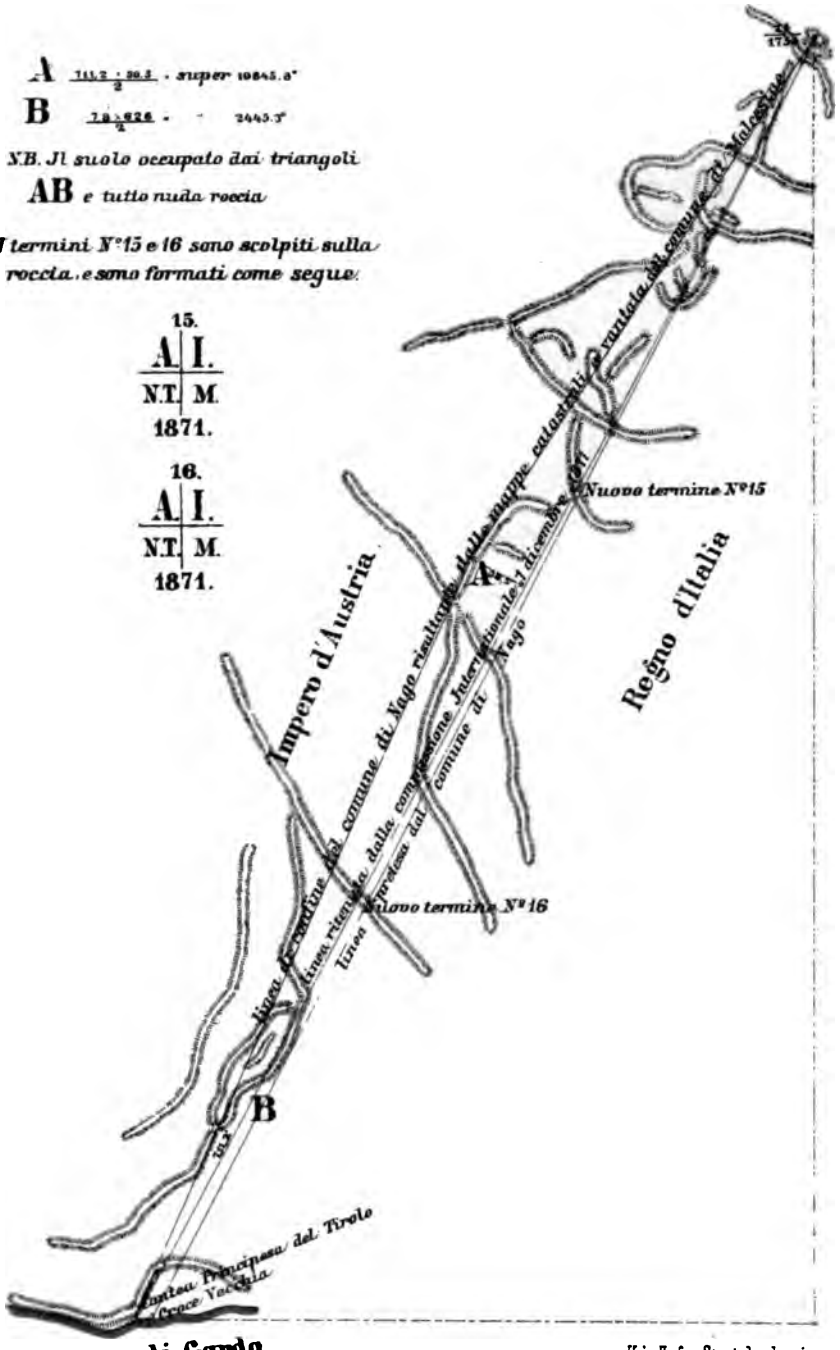
Signé: *Visconti-Venosta.*

Le ministre de S. M. I. et R. Ap. à Rome au ministre des affaires étrangères d'Italie.

Rome, le 2 janvier 1873.

Monsieur le Ministre,

En réponse à la note que Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser le 24 janvier 1872, au sujet de la délimitation entre les communes de Malcesine et de Nago-Torbole, j'ai été chargé de Lui communiquer que le gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique approuve les stipulations conclues par la commis-



K. k. Hof- u. Staatsdruckerei.

sion internationale, chargée de régler le différend qui s'était produit relativement au tracé de la frontière entre les deux communes. 1872

En vertu de ces stipulations, formulées dans le procès verbal signé à Riva, le 7 décembre 1871, la frontière communale provinciale et nationale est marquée par un pilier en pierre portant l'inscription: „Provincia del Tirolo e Vorarlberg" et situé au bord du lac de Garde, et, en partant de ce point, par la ligne droite qui relie le dit pilier au point-frontière „la Rochetta," désigné sur les cartes du cadastre par le N° 14.

En priant Votre Excellence de vouloir bien prendre acte de cette déclaration, j'ai l'honneur de Lui transmettre, ci-près, copie authentique du procès verbal en question, et je me permets d'ajouter que l'exemplaire qui accompagnait la note précitée de Votre Excellence a été reconnu en tout point conforme à l'original déposé aux archives du Ministère Impérial et Royal à Vienne.

Agréez etc.

Signé: *Wimpffen.*

(Annexe.)

Atto in Riva, li 7 dicembre 1871.

Avanti la Commissione internazionale italiana-austriaca composta dei Signori:

Per parte austriaca:

I signori:

Alberto de Rungg, I. R. capitano distrettuale;

Giuseppe de Gentili, I. R. ingegnere;

Filippo Bertolini, primo consigliere comunale rappresentante speciale di Nago-Torbole.

Per parte italiana:

I signori:

avv. Giuseppe Salvetti, R. commissario distrettuale di Bardolino;

Carlo Pellizzari, R. ingegnere del genio civile;

Andrea Priori, sindaco di Malcesine;

Giovanni Manini, assessore comunale di Malcesine.

In seguito a ripetute contestazioni avvenute fra i comuni di Nago-Torbole e Malcesine par la difettosa demarcazione del confine fra le proprietà boschive dei due comuni sul pendio di Monte Baldo convennero gli alti governi d'Italia e d' Austria sul riflesso che nella detta località il confine fra i due comuni è identico col confine dei due Stati, di far rilevare la cosa da una commissione mista, al quale scopo designarono a formar parte della stessa i signori in fronte notati.

I quali radunatisi in Riva si portarono sul luogo controverso, detto Val Marza, e coll' ajuto delle mappe e descrizioni di confini di epoche anteriori, constatarono quanto segue:

1872 Dalla cima del Monte Baldo discendendo verso il lago di Garda, il confine non è soggetto a controversia fino al punto detto la Rocchetta, che risulta distante dalla riva del lago circa 1700 passi, ed è marcato nelle mappe al N. 14.

Da questo punto fino alla sponda non esistono cippi o segni di confine. Solo sulla riva sonvi, alla distanza normale di circa 20 passi (15 metri) l'uno dall' altro, due segni di confine.

Il primo al Nord è formato da un pilastro in pietra, sul quale si trovano scolpite le parole „Contea principesca del Tirolo e Vorarlberg, circolo di Rovereto, distretto di Arco".

L'altro, situato, come si disse, a 20 passi di distanza in direzione Sud, è una semplice croce scolpita nel macigno.

Ora il comune di Nago-Torbole sostiene che la croce, come indubbiamente più antica sia il vero termine, e ritiene ciò tanto più che, a memoria d'uomo, la linea di confine venne dagli abitanti di Nago-Torbole sempre ritenuta por capo alla detta croce.

I rappresentanti del comune di Malcesine invece sostengono che il pilastro munito di iscrizione sia il vero termine di confine e vogliono pure che, a memoria d'uomo, quello sia sempre stato ritenuto come il punto dal quale si dipartiva la linea di confine.

I rappresentanti dei due comuni, le mappe in proposito consultate, e la descrizione dei confini fatta nell' anno 1859 in confronto di incaricati dei due comuni, ammettono, come cosa indubbia, che la linea di confine, dal punto 14 (detto la Rocchetta) al termine sulla sponda del lago, formi una linea retta.

La divergenza d'opinione riflette quindi unicamente la direzione di questa linea retta dal punto alla Rocchetta verso il lago. L'oggetto della contesa è di minima entità, se si riflette che si tratta di un suolo per la massima parte formato di snudo scoglio e di piccolissima estensione, giacchè il terreno in contestazione corrisponde ad un triangolo la cui base è di circa 20 passi (15 metri) ed i lati anno una lunghezza di circa 1700 passi.

In ogni modo, per esaurire l'incarico avuto, la commissione fece dai proprî membri tecnici segnare a metà altezza un termine su ciascuna delle linee rette tirate al punto la Rocchetta, l'una dal termine croce, l' altro dal termine pilastro, lasciando la definizione della vertenza al convegno che avrebbe luogo in Riva successivamente al rilievo sopra luogo.

Convocatisi successivamente i signori formanti parte della commissione, vennero riassunte le osservazioni fatte sopra luogo; sentito l'avviso dei signori tecnici, rivedute le mappe e le descrizioni di confini, in ispecie quella fatta nell' anno 1859 avanti un' I. R. commissione, e col concorso dei comuni di Nago-Torbole e Malcesine, per la verificazione di confini a scopo di misurazione catastrale, ad

unanimità si convenne doversi considerare qual vero confine comunale, 1872
provinciale ed internazionale il pilastro coll' iscrizione „Provincia del Tirolo e Voralberg ecc.“ situato sulla sponda del lago come venne più dettagliatamente descritto.

In conseguenza la commissione propone di considerare come vera linea di confine la retta, che partendosi dal detto pilastro in pietra va a raggiungere il punto termine „la Rocchetta“, segnato in mappa al N° 14.

Onde ovviare poi alle contestazioni sulla percorrenza di questa linea, sul riflesso che, per la configurazione topografica, i due termini estremi di questa zona, la Rocchetta ed il pilastro non possono esser visti contemporaneamente, la commissione propone, che sulla detta retta, nei punti intermedii, vengano marcati due nuovi termini possibilmente ad eguale distanza dai due punti estremi, da segnarsi coi N^ri 15 e 16 per formare la continuazione dei termini superiori, la cui numerata si arresta al termine della Rocchetta col N° 14. Oltre ciò verranno muniti dell' indicazione dell' annata 1871.

Ciò che verrà fatto in concorso dei due comuni interessati, appena gli Eccelsi Governi avranno impartito la loro riservata approvazione al presente atto, che viene esteso in doppio esemplare, e previa lettura, accettato e firmato da tutti i membri della commissione.

De Rungg Alberto.
Gentili Giuseppe.
Bertolini Filippo.
Salvetti Giuseppe.
Pelizzari Carlo.
Priori Andrea.
Manini Giovanni.

Le ministre des affaires étrangères d'Italie au ministre de S. M. I. et R. Ap. à Rome.

Rome, le 16 janvier 1873.

Monsieur le Ministre,

En réponse à la Note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser, en date du 2 de ce mois, au sujet de la délimitation de la frontière entre les Communes de Malcesine et Nago-Torbole, je m'empresse de Lui déclarer, que le Gouvernement du Roi prend acte de la notification que Votre Excellence a été chargée de me faire, et considère désormais comme étant définitivement et officiellement approuvées par les deux Gouvernements les stipulations arrêtées par la Commission Internationale qui s'est réunie à Riva, le 7 décembre.

La Commune de Malcesine recevra immédiatement l'invitation de procéder, d'accord avec la Commune de Nago-Torbole, à la pose des nouvelles bornes, conformément à ces stipulations.

Je dois enfin remercier Votre Excellence d'avoir bien voulu me remettre une copie authentique de l'acte dont il s'agit; et je saisis

1872 cette occasion pour renouveler à Votre Excellence les assurances de ma haute considération.

Le Ministre
Vicomte *Venosta*.

712.

31 janvier 1872.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs à l'égard de la délivrance de passeports aux sujets autrichiens accusés d'un crime en Turquie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Für Alle: Dem Wunsche des k. u. k. Ministerium des Aeussern vom 13. Jänner d. J., entsprechend, beehre ich mich Euer . . . zu ersuchen, den Erlass des k. k. Staatsministeriums vom

für Zara und Triest: 7. April 1864, Z. 2662/250,

für die Uebrigen: 18. Juni 1864, Z. 11607/1048,

für Alle: mit welchem angeordnet wurde, dass an österr. Unterthanen, welche eines im osmanischen Reiche begangenen Verbrechens beschuldiget, nach Beendigung des bei dem türkischen Localtribunale abgeführten Untersuchungsprocesses nach Oesterreich zum weiteren gerichtlichen Verfahren abgestellt, von den österr. Gerichten aber schuldlos oder wegen Mangels an Beweisen freigesprochen wurden, Pässe zur Rückkehr in die betreffenden türkischen Provinzen nur nach vorläufigem Einvernehmen mit dem k. u. k. Consulate über die Zulässigkeit ihres Aufenthaltes daselbst ertheilt werden dürfen, den betreffenden Organen des unterstehenden Verwaltungsgebietes zur strengsten Darnachachtung in Erinnerung bringen zu wollen.

713.

4 février 1872.

Publication des ministres I. R. des finances et du commerce concernant l'entrée de l'Alsace-Lorraine dans l'union douanière allemande.

(R. G. B. 1872, Nr. 11.)

Kundmachung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 4. Februar 1872, über die den Zollämtern ertheilten Weisungen aus Anlass des Eintrittes von Elsass-Lothringen in das deutsche Zoll- und Handelsgebiet.

Nachdem Elsass-Lothringen mit dem 1. Jänner 1872 in das deutsche Zoll- und Handelsgebiet und hiermit auch in jene Verträge

eingetreten ist, welche zwischen den dieses Zoll- und Handelsgebiet 1872
bildenden Staaten und anderen Staaten bestehen, so sind die Zollämter angewiesen worden, bei den Amtshandlungen, welche den Handelsverkehr mit Elsass-Lothringen betreffen, sich die Bestimmungen des Handels- und Zollvertrages vom 9. März 1868, R. G. B. Nr. 52, gegenwärtig zu halten.

Pretis m. p. *Banhans* m. p.

714.

7 février/26 janvier 1872.

Dispositions de la Commission mixte du Pruth modifiant le tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube.

(Procès-verbaux de la Comm. mixte du Pruth, Nr. XVIII. Annexe 1.)

La Commission mixte du Pruth,

Considérant que le tarif arrêté par elle, le 28 janvier / 9 février 1871, assujettit au payement d'une taxe uniforme de soixante centimes par tonneau les bâtiments chargés qui naviguent sur le Pruth, quelle que soit la longueur de leur trajet sur la rivière;

Que cette égalité de taxation était justifiée aussi tongtemps que le produit des droits était uniquement destiné à couvrir les frais généraux d'étude, de surveillance et de police, mais qu'il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit de pourvoir aux dépenses que nécessite l'amélioration de la navigabilité du Pruth;

Considérant que des travaux de curage ont été exécutés en 1871 et seront continués à l'avenir; que les bâtiments naviguant la rivière retirent de ces travaux des avantages qui iront en se développant et que ces avantages sont proportionnels à la longueur des voyages effectués dans les eaux du Pruth;

Que pour ces motifs, il est juste d'augmenter le taux des droits perçus jusqu'à présent et d'assujettir à un droit plus élevé les bâtiments qui parcourent une plus longue distance sur la rivière;

Vu l'article 9 du susdit tarif, portant que ce tarif peut être modifié suivant les besoins, par la Commission mixte;

Arrête les dispositions dont la teneur suit:

Article 1.

Le droit de navigation de soixante centimes par tonneau de jauge imposé par le premier alinéa de l'article premier et par le premier alinéa de l'article trois du tarif provisoire du 28 janvier-9 février 1871, cessera d'être perçu.

1872

Article 2.

Tout bâtiment à voiles ou à vapeur, et tout transport ou chaland de remorque, quelle que soit sa dénomination, qui traverse le confluent du Pruth et du Danube, dans un sens ou dans l'autre, avec une charge complète ou partielle, payera un droit de navigation proportionné à la longueur de son voyage sur la rivière, et dont le taux est fixé ainsi qu'il suit:

Le droit sera de soixante-dix centimes par tonneau de jauge pour tout voyage à destination ou en provenance de Rogojeni ou de tout autre point situé en aval de Rogojeni;

Il sera de quatre-vingts centimes par tonneau de jauge pour tout voyage à destination ou en provenance d'un point situé en amont de Rogojeni et en aval de la limite supérieure des échelles de la ville de Falciu;

Il sera de quatre-vingt-dix centimes par tonneau de jauge pour tout voyage à destination ou en provenance d'un point situé en amont de ladite limite supérieure des échelles de la ville de Falciu;

Les mêmes droits seront perçus sur les marchandises transportées à bord des radeaux, suivant le lieu de la provenance ou de la destination de ces marchandises.

Article 3.

Les droits déterminés par l'article précédent seront perçus sur le tonnage total ou sur la moitié de ce tonnage, conformément aux dispositions des trois derniers alinéas de l'article premier du tarif du 28 janvier / 9 février 1871, et à celles de l'article 4 de ce même tarif modifiées par la disposition additionnelle du 18/30 septembre suivant formant le troisième alinéa de cet article et ainsi conçue:

„Sont aussi affranchis du payement de la taxe déterminée par l'article premier les bâtiments, transports ou radeaux, lorsque d'après le connaissement ou le manifeste, leur cargaison n'excède pas une tonne de registre ou neuf cents oques.“

Article 4.

Toutes les dispositions du tarif du 28 janvier / 9 février 1871, auxquelles il n'est pas expressément dérogé par les présentes, continueront à être appliquées suivant leur forme et teneur.

Article 5.

Les présentes dispositions entreront en vigueur le dix-huit février / premier mars prochain.

Fait à Galatz, le vingt-six janvier / sept février mil huit cent soixante-douze.

Signé: *Kwiatkowski.*
A. *Romanenko.*
N. *Catargi.*

715. 1872

27/15 février 1872.

Règlement de la Commission mixte du Pruth pour la visite et la classification des bâtiments destinés à naviguer sur le Pruth.

(Procès-verbaux de la Comm. mixte du Pruth, Nr. XIX. Annexe.)

La Commission mixte du Pruth,

Vu l'article 6 du règlement de navigation et de police du 27 janvier / 8 février 1871, portant que tout bâtiment naviguant dans le Pruth doit être muni d'un document constatant qu'il se trouve en bon état de navigabilité;

Attendu que l'observation de cette disposition est d'une grande importance pour le maintien de la navigabilité de la rivière; qu'il est notoire qu'un grand nombre des naufrages survenus dans le Pruth sont la conséquence du mauvais état des bâtiments naufragés, et que ces accidents ont ordinairement pour effet d'augmenter les difficultés de la navigation;

Considérant qu'il est nécessaire de régler le mode, suivant lequel les bâtiments dépourvus de documents devront subir, devant l'inspection de la navigation, les constatations prescrites par le dernier alinéa du susdit article six;

Arrête le règlement dont la teneur suit:

§ 1.

Les capitaines, patrons ou armateurs de tous bâtiments, chalands de remorque ou transports quelconques, destinés à naviguer sur le Pruth, et qui ne sont pas pourvus, dans l'une des formes prescrites par l'article 6 du règlement de navigation et de police du 27 janvier / 8 février 1871, des documents nécessaires pour constater que lesdits bâtiments, chalands ou transports sont en bon état de navigabilité, sont tenus de les faire classer par une commission de trois experts, composée de deux hommes du métier désignés par la Commission mixte du Pruth, et présidée par le capitaine du port de Galatz.

La demande de classification est adressée à l'inspecteur de la navigation du Pruth, qui convoque la commission d'expertise.

§ 2.

L'examen des experts a pour objet:

1° La solidité du bâtiment;

2° La nature, la qualité et l'état des matériaux employés à la construction;

3° La date de la construction;

1872 4° La durée du temps pendant lequel le bâtiment peut être considéré comme bâtiment, soit de première, soit de deuxième classe;

5° Le tirant d'eau du bâtiment sous pleine charge;

6° La quantité de marchandises, exprimée en kilés de Galatz, qu'il peut porter sans danger.

Les résultats de chaque examen sont consignés dans un procès-verbal signé par les experts, et qui reste déposé aux archives de l'inspection.

§ 3.

Tout bâtiment classé reçoit un certificat qui lui est délivré par l'inspecteur de la navigation et revêtu du sceau de l'inspection.

Les bâtiments classés sont inscrits sur un registre tenu au bureau de l'inspection et qui mentionne:

1° Le nom des bâtiments ou leur numéro, s'ils n'ont pas de nom;

2° Leur nationalité;

3° Les noms des armateurs;

4° La date de l'examen;

5° La date de la construction;

6° La nature des matériaux de construction (bois ou fer);

7° Le tirant d'eau en pleine charge;

8° La classe dans laquelle chaque bâtiment aura été rangé par les experts, ainsi que le temps pour lequel il aura été maintenu dans cette classe.

Il est également fait mention sur ce registre, en regard du numéro de chaque bâtiment qui y est inscrit, de toute collision, échouement ou autre accident, que le bâtiment viendrait à éprouver et qui serait de nature à en affecter la solidité.

§ 4.

Les bâtiments, qui d'après l'avis des experts sont en état de innavigabilité, sont exclus de la navigation du Pruth. Sont exclus de même les bâtiments, qui après l'expiration du terme pour lequel ils auraient été admis dans la seconde classe, omettent de se soumettre à un nouvel examen. A défaut de ce nouvel examen, les bâtiments de première classe passent de plein droit dans la seconde classe, aussitôt après l'expiration du terme fixé par les experts.

§ 5.

Tout changement de pavillon, de propriétaire, de nom ou de numéro d'un bâtiment classé doit être notifié à l'inspecteur de la navigation, dans un délai d'un mois, sous peine d'une amende de dix francs au moins et de trente francs au plus.

§ 6. 1872

Tout bâtiment classé qui éprouve une avarie est tenu de se soumettre à un nouvel examen, à défaut duquel il est considéré comme déchu de sa classe, et il fait, à cet effet, la déclaration de l'avarie, soit au bureau de l'inspecteur, soit à la caisse de navigation du Pruth, lors de son prochain passage par le confluent, ou au plus tard dans les trois jours qui suivent ce passage, le tout sous peine d'une amende de vingt-cinq francs au moins et de cinquante francs au plus.

§ 7.

L'application des amendes édictées par les paragraphes 5 et 6 ci-dessus a lieu dans la forme prescrite par les articles 78 à 84 inclusivement du règlement du 27 janvier / 8 février 1871.

§ 8.

Tout bâtiment qui demande à être classé acquitte, entre les mains de l'inspecteur de la navigation, au moment où la demande de classement est présentée à ce dernier, une taxe de vingt-cinq francs, sur laquelle il est prélevé deux francs pour frais d'impression. Le surplus de la taxe est réparti entre les trois membres de la Commission d'expertise.

Le présent règlement entrera en vigueur le 1/13 avril 1872.

Fait à Galatz, le 15/27 février 1872.

Signé : *Kwiatkowski.*
A. *Romanenko.*
N. *Catargi.*

716.

6 mars, 4 avril 1872.

Échange de notes entre le ministre d'Autriche-Hongrie à Rome et le ministre des affaires étrangères d'Italie pour la communication réciproque des sentences criminelles prononcées par les tribunaux de l'un des deux pays contre des sujets de l'autre.

(Trattati e convenzioni IV, 312.)

Le comte Wimpffen, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté I. et R. Apostolique à Rome au ministre des affaires étrangères d'Italie.

Rome, ce 6 mars 1872.

Monsieur le Ministre,

Par une note en date du 4 avril 1869, M. le Comte Menabrea a bien voulu informer le Baron de Walterskirchen des vues du

1872 Gouvernement royal dans la question de l'échange régulier, à introduire entre nos Gouvernements, des sentences criminelles prononcées par les tribunaux de l'un des deux pays contre des sujets de l'autre.

Parmi les différentes modalités proposées à ce sujet, le Ministère royal de la justice s'est prononcé en faveur de la communication réciproque de tableaux contenant sommairement toutes les indications indispensables sur le compte du condamné. Le modèle d'un de ces tableaux accompagnait la note précitée du Comte Menabrea, qui désirait connaître à ce sujet les observations du Gouvernement impérial et royal.

L'étude de cette proposition a subi un long retard à cause des nombreuses questions importantes dont les Chambres hongroises étaient saisies à cette époque. Car, avant d'en abandonner l'examen, il fallait attendre que le traité du 27 février 1869, dont l'article XVI a trait à l'échange projeté, fût accepté par le Parlement à Pest.

Ce n'est que maintenant que les votes de tous les départements compétents ont pu être réunis, et je viens d'être chargé d'informer V. E. que le Gouvernement impérial et royal est à même d'adhérer à la proposition du Comte Menabrea.

Le formulaire annexé à la note précitée a aussi été reconnu comme répondant à toutes les conditions essentielles. Il a seulement été observé qu'on y a inséré quelques données dont les tribunaux impériaux et royaux ne sont pas obligés de tenir compte dans leurs procès-verbaux. Ce sont les noms des parents et de l'épouse ou de l'époux du condamné. Ces indications ne sont pas toujours faciles à recueillir avec certitude et ne paraissent pas, le plus souvent, indispensables pour constater l'identité de la personne. Le Gouvernement impérial et royal espère donc que les autorités du Royaume ne trouveront pas d'inconvénient essentiel si les tableaux qui leur seront communiqués ne renferment pas toujours des renseignements sur ces points.

Ceux des tribunaux de la Monarchie austro-hongroise qui ne connaissent pas l'usage de la langue italienne, dresseront les tableaux en question dans la langue allemande, ou ils les accompagneront du moins d'une traduction en allemand.

Le Gouvernement royal ne s'étant pas prononcé sur les époques auxquelles l'échange de ces communications devrait avoir lieu, le Gouvernement impérial et royal proposerait qu'à chaque sentence criminelle prononcée contre un sujet de l'autre pays, le tableau relatif soit transmis à la Légation respective. Ce procédé paraît mieux répondre aux dispositions de l'article XVI précité, que la communication cumulative à époque fixe. La promptitude de l'information pourrait aussi épargner aux autorités judiciaires des démarches ou des travaux inutiles.

Le Gouvernement impérial et royal n'attend que d'être informé 1872
de l'assentiment de celui de Sa Majesté Italienne pour mettre à exécution le projet formulé et pour donner à cet effet les ordres nécessaires.

J'ai donc l'honneur de prier V. E. de vouloir bien me faire connaître si le Gouvernement royal y est aussi disposé de son côte, et je saisis, *etc.*

Signé: *Wimpffen.*

Le ministre des affaires étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie au comte Wimpffen.

Rome, ce 4 avril 1872.

Monsieur le Ministre,

Votre Excellence m'a fait l'honneur de m'adresser une note, le 6 mars dernier, pour me faire part que le Gouvernement impérial et royal adhère, sauf quelques réserves, au système des *cartellini* qui avait été proposé jadis par mon prédécesseur, le Comte Menabrea, pour l'échange régulier, entre les deux Gouvernements, des sentences criminelles prononcées par les tribunaux de l'un des deux pays contre des sujets de l'autre.

Je suis aujourd'hui en mesure d'annoncer à V. E. que mon collègue, M. le Garde des Sceaux, accepte à son tour les réserves qu'Elle avait formulées, y compris celle qui a trait à la difficulté de spécifier, dans quelques cas, les noms des parents, de la femme ou du mari du condamné. M. de Falco admet que ces données ne sont pas nécessaires lorsque l'identité de la personne est constatée par son nom, prénom et sobriquet, s'il y en a, ainsi que lorsque les actes du procès mentionnent le nom du père, ou, dans le cas de paternité inconnue, l'hospice où elle a été élevée, le lieu de naissance ; lesquelles données doivent être fournies par le prévenu, d'après le § 174 du Règlement de Procédure pénale autrichienne.

Le Gouvernement de S. M. Impériale et Royale Apostolique ayant témoigné son intention de mettre aussitôt à exécution le projet dont il s'agit, le Gouvernement du Roi, Mon Auguste Souverain, s'empressera, de son côté, de le faire dès que V. E. aura pris acte officiellement de la présente communication.

J'ai l'honneur, *etc.*

Signé: *Visconti-Venosta.*

1872

717.

21 mars 1872.

Ordonnance du Ministère I. R. de la justice concernant les réquisitions à adresser aux tribunaux russes en matière civile.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des Justizministeriums an sämmtliche Oberlandesgerichte, Z. 3354.

Aus Anlass eines vorgekommenen Falles, in welchem sich die Erledigung der Requisition eines k. k. österreichischen Gerichtes an ein kaiserl. russisches Gericht in einer Strafsache aus dem Grunde verzögerte, weil das unmittelbar an das russische Gericht geleitete Ersuchschreiben behufs Anfertigung einer russischen Uebersetzung an die Regierung des betreffenden Gouvernements geleitet werden musste, wird, um einer solchen Verschleppung für die Zukunft vorzubeugen, das k. k. Oberlandesgericht beauftragt, die unterstehenden Gerichte anzuweisen, auch bei strafgerichtlichen Requisitionen an kaiserl. russische Tribunale denselben Vorgang einzuhalten, wie er in dem Justizministerial-Erlasse vom 6. Mai 1868, Z. 5003, für civilgerichtliche Requisitionen vorgeschrieben ist, das ist, denselben eine russische Uebersetzung anzuschliessen. Sollte es den k. k. Gerichten unmöglich sein, den Requisitionen eine russische Uebersetzung beizulegen, so ist bei der Vorlage das Ersuchen zu stellen, dass die Uebersetzung von der k. und k. Gesandtschaft in St. Petersburg besorgt und beigeschlossen werde.

718.

1 mai 1872.

Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission européenne du Danube.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, Nr. CCLXIX. Annexe.)

I. Dispositions générales.

Article 1.

La présidence de la Commission Européenne du Danube est exercée par le Délégué de la Turquie, sans qu'une nouvelle élection soit nécessaire à cet effet, lors d'un changement dans la personne du Délégué Ottoman.

Article 2. 1872

Le Président reçoit les pleins-pouvoirs des nouveaux Commissaires; il convoque les séances et en prononce l'ouverture et la clôture, il en dirige les débats et constate le résultat des votes.

Dans ce but, le secrétaire-général lui est adjoint et demeure soumis à ses ordres directs, pendant la durée des sessions plénières, pour tout ce qui concerne la régularité des séances.

Article 3.

Le Président signe, pour la Commission, toutes les pièces qui émanent du bureau central et qui sont adressées aux autorités locales ou étrangères avec lesquelles la Commission est en correspondance. En l'absence du Président, ces pièces sont signées par l'un des membres du comité exécutif.

En ce qui concerne les pièces relatives au service intérieur, elles sont signées, comme par le passé, par le Commissaire qui dirige le secrétariat ou par celui qui est chargé de la comptabilité.

Article 4.

La Commission tient, chaque année, deux sessions régulières, et se réunit, dans ce but, en séances plénières, au mois d'avril et au mois d'octobre.

Article 5.

Six semaines, au moins, avant l'époque fixée pour l'ouverture des sessions périodiques, il est adressé aux Commissaires absents, par le comité exécutif, un résumé des questions sur lesquelles il y a lieu de délibérer en commun. Chaque Commissaire, qu'il fasse ou non partie du comité exécutif, a la faculté de faire inscrire au programme de la prochaine session, les questions qu'il croit devoir présenter à la réunion plénière.

Article 6.

Les Commissaires qui n'assistent pas aux sessions périodiques peuvent voter par écrit. A défaut d'un vote écrit, ils sont censés avoir voté dans le sens de la majorité des voix effectivement représentées, sur les questions mentionnées au résumé dont il est parlé dans l'article précédent.

Article 7.

Les sessions périodiques ne peuvent avoir lieu, s'il y a moins de quatre Commissaires présents.

Il peut y avoir des sessions extraordinaires sur la demande formée par plus de trois Commissaires.

Si quatre Commissaires, ou un plus grand nombre, se trouvent réunis au siége de la Commission, il peut être rédigé un protocole de leurs délibérations.

1872

Article 8.

Lorsque le budget annuel des recettes et des dépenses de la Commission n'a pu être voté en temps utile, le budget de l'année précédente demeure valable jusqu'à la prochaine réunion plénière.

Article 9.

Une session n'est considérée comme close, qu'autant que les protocoles de toutes les séances ont été approuvés par tous les Commissaires qui y ont assisté.

Un membre de la Commission peut confier à l'un de ses collègues ou au secrétaire-général la faculté d'approuver la rédaction des protocoles, en ce qui le concerne.

Article 10.

Les décisions sont prises à la majorité des voix:

a) Quand il s'agit de questions de forme, notamment du service intérieur de la Commission, des rapports de la Commission avec ses employés, des détails d'exécution des mesures arrêtées par le plenum;

b) Lorsqu'il s'agit de modifier le tarif de droits de navigation établi en vertu de l'article 16 du traité de Paris du 30 mars 1856.

Il est entendu, toutefois, que toute proposition tendante à une augmentation des taxes sur les bâtiments de mer ne peut être votée que dans la session qui suit celle durant laquelle elle a été présentée.

II. Comité exécutif.

Article 11.

Le comité exécutif se compose de tous les membres présents au siége de la Commission, quel que soit leur nombre et quelle que soit la durée de leur séjour.

Lorsqu'il y a un seul membre présent, il est investi de la plénitude du pouvoir.

Le président fait partie du comité exécutif comme les autres membres, lorsqu'il se trouve au siége de la Commission, et occupe à son tour l'une des fonctions.

Article 12.

Les Commissaires présents au siége de la Commission, au nombre minimum de deux, statuent comme tribunal de deuxième et dernière instance sur les appels portés devant la Commission contre les condamnations prononcées par l'inspecteur-général de la navigation et par le capitaine du port de Soulina, en matière de police.

Le tribunal d'appel est présidé par le Président de la Commission, et en son absence par le Commissaire chargé de la comptabilité

centrale ou à défaut de ce dernier, par le Commissaire chargé de la 187
direction du secrétariat. En cas de partage, la voix du Président du tribunal est prépondérante.

Article 13.

A chaque session, il est dressé, d'un commun accord, un tableau de roulement indiquant à quelle époque chaque Commissaire se propose de venir faire partie du comité exécutif.

Article 14.

Les Commissaires présents au siége de la Commission sont chargés spécialement, à tour de rôle et pendant un mois, l'un de la direction du secrétariat et un autre de la comptabilité centrale. Lorsqu'une fonction devient vacante, elle est dévolue, de plein droit, à celui des Commissaires présents qui a été depuis le plus longtemps sans fonction.

L'acceptation d'une fonction n'implique pas l'obligation de rester au siége de la Commission pendant toute la durée du mois.

Article 15.

Le comité exécutif, lorsqu'il le juge convenable, dresse procès-verbal de ses délibérations. Ces procès-verbaux, toutefois, sauf le cas prévu par l'article 7, n'entrent point dans la série des protocoles des séances plénières, et ne peuvent y figurer que comme annexes.

Afin d'éviter tout malentendu, ces actes portent l'intitulé : „Procès-verbal de la séance du comité exécutif de la Commission Européenne du Danube, en date du . . . . “.

Ils reçoivent le numéro d'ordre sous lequel ils sont portés au journal du bureau central.

Article 16.

Tous ordres, commandes, instructions et, en général, toutes dispositions émanant du comité exécutif sont formulés par écrit.

Les minutes en sont signées par tous les membres présents, mais pour les pièces courantes, la signature des deux Commissaires en fonctions suffit. Les expéditions des notes, lettres et instructions relatives au service général sont signées par le directeur du secrétariat, et celles des pièces relatives à la gestion des caisses, par le directeur de la comptabilité.

Lorsque le membre du comité, par lequel une pièce quelconque doit être signée, est absent, la signature peut être donnée valablement par un de ses collègues.

Toute signature apposée par un Commissaire, sur une pièce émanant de la Commission, est précédée des mots: „Pour la Commission Européenne du Danube“.

1872

Article 17.

Excepté pour les affaires courantes, le comité exécutif consulte les collègues absents toutes les fois qu'il peut le faire sans compromettre le service, mais il évite de multiplier inutilement les écritures.

S'il prend d'urgence des mesures dépassant le caractère exécutif il ne prévient sans retard les collègues absents. L'unanimité des membres présents est obligatoire en pareil cas. Pour les autres cas, les décisions du comité sont prises à la majorité.

Article 18.

Le Commissaire chargé de la direction du secrétariat surveille spécialement les travaux de la chancellerie, dont les employés lui sont immédiatement subordonnés.

Article 19.

Les lettres, actes et documents adressés à la Commission ou au comité exécutif sont ouverts par l'un des Commissaires présents et transmis par lui à la chancellerie pour qu'ils soient portés au journal ou registre d'ordre.

Les pièces importantes sont mises en circulation parmi les Commissaires présents.

A l'expiration de chaque mois, il est adressé par le secrétaire-général aux Commissaires qui ne résident pas au siége de la Commission, sous forme de circulaire, une copie du registre d'ordre, sur lequel sont portées les pièces enregistrées, avec une mention sommaire des décisions prises, à l'exception des pièces courantes et de celles dont la communication est sans aucun intérêt pour les Commissaires absents.

Article 20.

Lorsqu'un Commissaire, se trouvant seul au siége de la Commission, est dans le cas de s'absenter, il avertit ses collègues par le télégraphe, dès qu'il peut prévoir cette éventualité, et si aucun d'eux n'est en mesure de prendre sa place, il remet la direction des affaires à l'un des chefs de service, à son choix. Ce dernier dirige, dans ce cas, les affaires courantes et surveille l'exécution des décisions du plenum, sous sa responsabilité; il signe les pièces émanant de la chancellerie, y compris les ordonnances de payement.

III. Comptabilité.

Article 21.

La comptabilité générale de la Commission est tenue en partie double. Le Commissaire chargé de la comptabilité, aux termes de l'article 14 ci-dessus, dirige et surveille spécialement la partie finan-

cière des affaires de la Commission, et les comptables des différentes 1872
caisses et du matériel lui sont immédiatement subordonnés.

Article 22.

Il veille notamment à la régularité des dépenses, à leur juste imputation sur les crédits portés au budget de l'année, et à ce que ces crédits ne soient pas dépassés sans autorisation expresse, soit du comité exécutif, soit de la Commission réunie en plenum, suivant les dispositions de l'article suivant.

Article 23.

Lorsque le Commissaire chargé de la comptabilité constate qu'un crédit voté paraît devoir être épuisé avant le temps, il en réfère au comité, lequel décide s'il y a lieu de suspendre les dépenses afférentes à ce credit ou d'ouvrir un crédit supplémentaire.

Les crédits supplémentaires peuvent être ouverts par le comité exécutif, sans qu'il soit nécessaire de consulter les Commissaires absents, lorsque ces crédits sont imputés sur le fonds général mis à la disposition du comité, dans chaque budget, pour les cas imprévus, ou sur les frais divers alloués pour les différentes branches du service.

Tout crédit supplémentaire, quel qu'en soit le montant, doit, au contraire, être voté par la Commission en séance plénière ou avec le consentement préalable des Commissaires absents, si ce crédit a pour effet d'augmenter le total général de l'évaluation des dépenses portées au budget de l'année. Cette disposition n'est pas applicable, toutefois, aux mesures financières qui seraient la conséquence nécessaire de décisions prises d'urgence par le comité, en vertu du pouvoir que lui confère le deuxième alinéa de l'article 17 du présent règlement.

Le comité exécutif ne peut faire opérer les virements de crédit entre les différents articles du budget.

Article 24.

Les ordonnancements de dépenses sont faits par le comité exécutif sur la caisse centrale de la Commission et sur les caisses succursales. Les minutes des ordonnances de payement sont signées par tous les membres du comité, et les expéditions, par le Commissaire chargé de la comptabilité.

Aucune dépense ne peut être ordonnancée par le comité, à titre de gratification, même dans la limite des crédits portés au budget, sans un vote de la Commission réunie en plenum, sauf les petites allocations qu'il est d'usage d'accorder aux employés inférieurs lorsqu'ils sont congédiés, ou bien en cas de décès, à leurs veuves ou enfants, ainsi que les allocations de nature analogue accordées sur les fonds spéciaux des pilotes.

1872 Le comité désigne aux comptables les chefs de service qui ont le pouvoir d'émettre des ordonnances de payement et il règle la forme de ces ordonnances. Il détermine également les articles du budget ou les dévis spéciaux sur lesquels les chefs de service sont autorisés à assiguer directement les dépenses. Sauf le cas de l'article 20 ci-dessus, aucun chef de service ne peut recevoir l'autorisation générale d'ordonnancer sur tous les crédits ouverts.

Article 25.

La révision des opérations des comptables, soit de deniers, soit de matériel, est faite à des époques indéterminées par le Commissaire chargé de la comptabilité, assisté d'un autre Commissaire. Le Commissaire est choisi de préférence parmi ceux qui ne sont pas en fonctions.

Lorsqu'un Commissaire se trouve seul dans le comité, il peut réviser la gestion d'un comptable, et il se fait assister, à cet effet, s'il le juge nécessaire, par le secrétaire-général ou par un autre chef de service.

En l'absence de tous les commissaires, le chef de service, chargé de la direction, conformément à l'article 20 ci-dessus, peut prescrire que la situation d'un comptable, soit verifiée. Il procède lui-même à cette opération, de concert avec le comptable intéressé, et ils signent tous deux au procès-verbal de révision.

Lorsqu'il s'agit de donner décharge finale à un comptable, la vérification de sa gestion doit être arrêtée par deux Commissaires au moins.

Article 26.

Le projet du budget de chaque année est préparé, en règle, par le comité exécutif, pour être présenté, aux Commissaires, à leur réunion ordinaire au mois d'octobre de l'année précédente.

Le comité adresse à chaque Commissaire, avec le résumé des questions à discuter dans cette réunion, soit une note motivée des changements de quelqu'importance qu'il proposerait d'introduire dans le montant fixé par les budgets antérieurs pour les dépenses ordinaires.

Le rapporteur d'un budget à discuter peut être pris en dehors du comité exécutif.

Article 27.

Le règlement du 30 avril 1867 est abrogé à partir d'aujourd'hui et le présent règlement entrera immédiatement en vigueur.

Fait à Galatz, le 1er mai 1872.

Signé: *Schlechta.* B. *Berio.*
J. *Zinoview.* C. G. *Gordon.*
A. *d'Avril.* *Ismaïl.*

719. 1872

7 mai 1872.

Traité postal entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Conclu à Berlin. Ratifié à Gödöllö, le 27 décembre 1872. Ratifications échangées à Berlin, le 4 janvier 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 17.)

Postvertrag vom 7. Mai 1872, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschland. Abgeschlossen zu Berlin am 7. Mai 1872; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Gödöllö am 27. December 1872, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Berlin am 4. Jänner 1873.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten einerseits und den von Seiner Majestät dem deutschen Kaiser hierzu ernannten Bevollmächtigten anderseits, zum Zwecke einer den dermaligen Verhältnissen entsprechenden Regelung und Erleichterung des gegenseitigen Postverkehres am 7. Mai 1872 in Berlin ein aus 52 Artikeln bestehender Vertrag nebst einem Schlussprotokoll abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welcher also lautet:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, und Seine Majestät der deutsche Kaiser, von dem Wunsche geleitet, die postalischen Beziehungen zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschland im Hinblick auf die eingetretenen veränderten Verhältnisse neu zu regeln, haben den Abschluss eines Postvertrages beschlossen, und für diesen Zweck zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Ministerialrath im k. k. österreichischen Handelsministerium Franz Pilhal, und

Allerhöchstihren Ministerialrath im königlich ungarischen Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel Dr. Edmund v. Ary, und

Seine Majestät der deutsche Kaiser:

Allerhöchstihren General-Postdirector Heinrich Stephan,

Allerhöchstihren geheimen Postrath Wilhelm Günther,

1872 den königlich bayerischen General-Directions-Assessor Jacob Zimmermann,

den königlich württembergischen Postdirectionsvorstand, Director August Hofacker,

welche auf Grund ihrer Vollmachten sich über die nachstehenden Artikel geeinigt haben.

I. Grundsätzliche Bestimmungen.

Artikel I.

Anwendbarkeit des Vertrages.

Die Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrages erstrecken sich:

a) auf die Briefpost- und Fahrpostsendungen, welche dem Verkehre Deutschlands und der österreichisch-ungarischen Monarchie unter einander angehören: Wechselverkehr;

b) auf die Briefpost- und Fahrpostsendungen, welche im Verkehre Deutschlands und der österreichisch-ungarischen Monarchie mit fremden Staaten oder fremder Staaten unter sich vorkommen, insofern bei diesem Verkehre die Gebiete beider vertragschliessenden Theile berührt werden: Durchgangsverkehr.

Die Bestimmungen über den inneren Briefpost- und Fahrpostverkehr bleiben jedem der vertragschliessenden Theile überlassen.

Artikel 2.

Austausch der Postsachen.

Zwischen den Postverwaltungen der vertragschliessenden Theile soll ein geregelter Austausch der im Wechselverkehre wie im Durchgangsverkehre vorkommenden Briefpost- und Fahrpostsendungen stattfinden.

Die Verwaltungen machen sich gegenseitig verbindlich, für möglichst schleunige Beförderung der ihnen zugeführten Briefpost- und Fahrpostsendungen Sorge zu tragen. Insbesondere sollen für Beförderung der Briefpostsendungen jederzeit die schnellsten sich darbietenden Routen benützt werden.

Die vertragschliessenden Theile werden dafür Sorge tragen, dass den Postverwaltungen die ungehinderte Benützung der Eisenbahnen, Dampfschiffe und ähnlicher Transportmittel überall für die Beförderungen der Postsendungen thunlichst gesichert werde.

Zwischen welchen Postanstalten und Eisenbahn-Postbureaus directe Brief- oder Frachtkartenschlüsse behufs des geregelten Austausches der Sendungen zu unterhalten sind, bleibt der nach Massgabe des veränderlichen Bedürfnisses zu treffenden jedesmaligen Verständigung der Postverwaltungen vorbehalten.

Artikel 3. 1872

Ueberführung der Posttransporte auf den Grenzen.

Bei den Verabredungen, welche hinsichtlich der Beförderung der Posttransporte auf den beiderseitigen Grenzstrecken zu treffen sind, soll, soweit nicht nach Massgabe bestehender besonderer Einrichtungen und localer Verhältnisse andere Festsetzungen angemessen erscheinen, im Allgemeinen von dem Grundsatze ausgegangen werden, dass eine jede Verwaltung für die Beförderung der Postsendungen aus ihrem Gebiete bis zur gegenüberliegenden Grenzpoststation des anderen Gebietes zu sorgen hat.

Jeder Postanstalt fallen die Gebühren von den Reisenden und das Ueberfrachtporto insoweit zu, als sie die Kosten der Beförderung trägt. Sie berechnet das Personengeld nach ihrem eigenen Tarife und bestimmt das Freigewicht für ihre Bezugsstrecke.

Hinsichtlich der Ueberführung der Eisenbahnposttransporte auf den Grenzen gilt im Allgemeinen als Grundsatz, dass eine jede Postverwaltung für die Beförderung der Postsendungen bis zur Grenze ihres Gebietes zu sorgen hat, vorbehaltlich der etwaigen abweichenden Bestimmungen der besonderen Staatsverträge, beziehungsweise der Specialvereinbarungen.

Artikel 4.

Entfernungsmass.

Die Entfernungen im Verkehre zwischen den beiderseitigen Postgebieten werden nach geographischen Meilen, zu 15 auf einen Aequatorsgrad, bestimmt.

Behufs Ermittlung der dem Tarife zu Grunde zu legenden Entfernungen wird das gesammte Postgebiet Deutschlands und des österreichisch-ungarischen Reiches in quadratische Taxfelder von 2 geographischen Meilen Seitenlänge eingetheilt. Der directe Abstand des Diagonal - Kreuzpunktes des einen Quadrates von dem des anderen Quadrates bildet die Entfernung, welche für die Taxirung der Sendungen von den Postanstalten des einen nach denen des anderen Quadrates massgebend ist. Die von Quadratseiten durchschnittenen Postorte werden dem östlich, südlich oder südöstlich angrenzenden Quadrate zugezählt.

Bruchmeilen bleiben unberücksichtigt.

Artikel 5.

Gewicht.

Für die Gewichtsbestimmungen beim Postverkehre ist als Gewichtseinheit das Kilogramm mit decimalen Unterabtheilungen massgebend.

1872

Artikel 6.

Münzwährung.

Die Zutaxirung, Vergütung und Abrechnung erfolgt bei der Briefpost wie bei der Fahrpost in der Landesmünze derjenigen Postbehörde, welche das Porto einzieht.

Die Zahlung der Beträge aus den vierteljährlichen Abrechnungen zwischen den Postverwaltungen geschieht in der Landesmünze derjenigen Postverwaltung, welche eine Herauszahlung zu empfangen hat.

Artikel 7.

Aeussere Beschaffenheit und Behandlung der Postsendugen.

In Bezug auf die äussere Beschaffenheit und Behandlung der Postsendungen bei der Auf- und Abgabe und bei der Weiterspedition gelten die zwischen den Postverwaltungen zu verabredenden besonderen Reglements und Instructionen, beziehungsweise die Festsetzungen der Verträge mit auswärtigen Staaten.

Soweit in diesen Reglements, Instructionen und Verträgen besondere Bestimmungen nicht getroffen sind, finden die für den inneren Verkehr bestehenden Vorschriften jeder Postverwaltung Anwendung.

Artikel 8.

Eintheilung der Postsendungen.

Zur Briefpost gehören:
Briefe ohne Werthangabe,
Postkarten,
Drucksachen,
Waarenproben,
Postanweisungen und
Zeitungen.

Das Gewicht der Briefe und Waarenproben darf 250 Gramm, des Gewicht der Drucksachen 500 Gramm nicht überschreiten. Wegen der portofreien Gegenstände und der Sendungen vom Auslande sind die Bestimmungen in den Artikeln 23 und 45 massgebend.

Zur Fahrpost gehören:
Packete mit und ohne Werthangabe,
Briefe mit Werthangabe und
Briefe mit Postvorschüssen.

II. Briefpost.

Artikel 9.

Briefporto.

Das Briefporto beträgt im Wechselverkehre auf alle Entfernungen:

a) für den gewöhnlichen frankirten Brief bis zum Gewichte von 1872
15 Gramm einschliesslich: 1 Silbergroschen oder 3 Kreuzer (in den Gebieten mit der süddeutschen Guldenwährung) oder 5 Neukreuzer; bei grösserem Gewichte: 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzer oder 10 Neukreuzer;

b) für den gewöhnlichen unfrankirten Brief bis zum Gewichte von 15 Gramm einschliesslich: 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzer oder 10 Neukreuzer; bei grösserem Gewichte: 3 Silbergroschen oder 11 Kreuzer oder 15 Neukreuzer.

Artikel 10.
Postwerthzeichen.

Die Frankirung kann mittelst der im Ursprungslande giltigen Postwerthzeichen erfolgen.

Andere Postwerthzeichen sind ungiltig. Die mit solchen versehenen Sendungen werden als unfrankirt behandelt.

Insoweit Francocouverts in Anwendung kommen, bleibt es der Entschliessung der Postverwaltung des Aufgabegebietes überlassen, ausser dem durch den Francostempel bezeichneten Werthbetrage, eine den Herstellungskosten der Couverts entsprechende Entschädigung zu erheben.

Artikel 11.
Unzureichende Frankirung.

Die mit Postwerthzeichen unzureichend frankirten Briefe unterliegen der Taxe für unfrankirte Briefe, jedoch unter Anrechnung des Werthes der verwendeten Postwerthzeichen.

Die Verweigerung der Nachzahlung des Portos gilt für eine Verweigerung der Annahme der Sendung.

Artikel 12.
Postkarten.

Das Porto für Postkarten beträgt ohne Unterschied der Entfernung pro Stück $^1/_2$ Silbergroschen, beziehungsweise 2 Kreuzer oder 2 Neukreuzer. Postkarten müssen frankirt werden. Unzureichend frankirte Postkarten, deren sofortige Rückgabe an den Einlieferer nicht möglich ist, werden nach den im Aufgabegebiete bestehenden allgemeinen Bestimmungen behandelt.

Artikel 13.
Drucksachen.

Für Drucksachen im Gewichte bis zu 250 Gramm wird im Falle der Vorausbezahlung, und wenn sie, ihrer Beschaffenheit nach, den reglementarischen Bestimmungen entsprechen, ohne Unterschied

1872 der Entfernung, der Satz von $^1/_3$ Silbergroschen, beziehungsweise 1 Kreuzer oder 2 Neukreuzern für je 50 Gramm oder einen Bruchtheil davon, für Drucksachen im Gewichte über 250 Gramm bis 500 Gramm der Satz von 3 Silbergroschen, beziehungsweise 11 Kreuzern oder 15 Neukreuzern erhoben.

Für Drucksachen bis 250 Gramm, welche unfrankirt oder unzureichend frankirt zur Absendung gelangen, oder welche den reglementarischen Bestimmungen nicht entsprechen, sonst aber zur Versendung mit der Briefpost sich eignen, wird das Briefporto wie für unfrankirte Briefe erhoben, jedoch unter Anrechnung des Werthes der verwendeten Freimarken. Derartige Sendungen über 250 bis 500 Gramm werden nach den im Aufgabegebiete bestehenden allgemeinen Bestimmungen behandelt.

Rücksichtlich der Auslegung der reglementarischen Vorschriften über Drucksachen ist, insoweit es sich nicht um unzweifelhafte Versehen handelt, die Ansicht der Postanstalt des Aufgabeortes massgebend.

Artikel 14.
Waarenproben.

Für Waarenproben (Waarenmuster) wird im Falle der Vorausbezahlung, und wenn sie, ihrer Beschaffenheit nach, den reglementarischen Bestimmungen entsprechen, ohne Unterschied der Entfernung der Satz von $^1/_3$ Silbergroschen, beziehungsweise 1 Kreuzer oder 2 Neukreuzern für je 50 Gramm oder einen Bruchtheil davon erhoben.

Für Waarenproben, welche unfrankirt oder unzureichend frankirt zur Absendung gelangen, oder welche den reglementarischen Bestimmungen nicht entsprechen, sonst aber zur Versendung mit der Briefpost sich eignen, wird das Briefporto wie für unfrankirte Briefe erhoben, jedoch unter Anrechnung des Werthes der verwendeten Freimarken.

Werden Waarenproben mit Drucksachen zusammengepackt, so kommt ebenfalls die im Artikel 13 festgesetzte Taxe nach Massgabe des Gesammtgewichtes der Sendung zur Anwendung.

Dieses Gesammtgewicht darf 250 Gramm nicht übersteigen.

Artikel 15.
Recommandation.

Es ist gestattet, Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben unter Recommandation abzusenden.

In solchem Falle ist ausser dem Porto eine Recommandationsgebühr von 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzern oder 10 Neukreuzern zu entrichten. Dieselbe wird zugleich mit dem Porto erhoben.

Dem Absender einer recommandirten Sendung wird auf Verlangen eine Empfangsbescheinigung des Adressaten (Rückschein)

durch die Postanstalt beschafft. Hierfür wird eine weitere Gebühr von 1872
2 Silbergroschen oder 7 Kreuzern oder 10 Neukreuzern erhoben, welche der Absender bei der Einlieferung zu entrichten hat.

Artikel 16.

Ersatzleistung für recommandirte Sendungen.

Für eine abhanden gekommene recommandirte Sendung wird, mit Ausnahme eines durch die eigene Fahrlässigkeit des Absenders, durch Krieg, durch unabwendbare Folgen von Naturereignissen oder durch die natürliche Beschaffenheit der Sendung herbeigeführten Verlustes, dem Absender eine Entschädigung von 14 Thalern oder 24½ Gulden süddeutscher Währung oder 21 Gulden österreichischer Währung geleistet.

Für die Beschädigung einer recommandirten Sendung, sowie für den durch verzögerte Beförderung oder Bestellung einer recommandirten Sendung entstandenen Schaden wird seitens der Post kein Ersatz geleistet.

Den recommandirten Sendungen werden in Betreff der Ersatzleistung die zur Beförderung durch Estaffete eingelieferten Sendungen gleichgestellt.

Dem Absender gegenüber liegt die Ersatzpflicht derjenigen Postverwaltung ob, welcher die Postanstalt der Aufgabe angehört.

Der Anspruch auf Entschädigung an die Post erlischt mit Ablauf von sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an gerechnet. Die Verjährung wird durch Anbringung der Reclamation bei derjenigen Postverwaltung unterbrochen, welcher die Postanstalt der Aufgabe angehört. Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung, so beginnt vom Empfange derselben eine neue Verjährungsfrist von sechs Monaten, welche durch eine Reclamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Der Ersatzanspruch kann auch von dem Adressaten in denjenigen Fällen erhoben werden, in welchen der Absender nicht zu ermitteln ist, oder die Verfolgung seines Anspruches dem Adressaten zuweist.

Für den Verlust einer in einem Transitbriefpackete befindlichen recommandirten Sendung hat die transitgebende Verwaltung nur in dem Falle zu haften, wenn das ganze Briefpacket während der Beförderung in dem Transitgebiete abhanden gekommen ist, oder wenn nachgewiesen wird, dass die recommandirte Sendung während der Beförderung im Transitgebiete in Verlust gerathen ist.

Für Verluste recommandirter Sendungen, welche auf dem Transporte durch eine auswärtige Beförderungsanstalt eintreten, findet, insoweit nicht in Folge besonderer Verträge eine Verbindlichkeit zur Ersatzleistung besteht, ein Ersatzanspruch, den Postver-

1872 waltungen der vertragschliessenden Theile gegenüber, nicht statt. Will jedoch der Absender seine Ansprüche gegen die auswärtige Transportanstalt geltend machen, so hat die Postverwaltung, von welcher die Sendung unmittelbar dem Auslande zugeführt worden ist, ihm Beistand zu leisten.

Ein Ersatzanspruch für nicht recommandirte Sendungen findet gegenüber den Postverwaltungen nicht statt.

Artikel 17.

Postanweisungen und Postmandate.

Die Postverwaltungen werden ermächtigt, sich über die Einführung des Postanweisungsverfahrens auf folgenden Grundlagen zu verständigen:

Das Maximum einer Postanweisung soll 50 Thaler oder 87 1/2 Gulden süddeutscher Währung oder 75 Gulden österr. Währung nicht übersteigen.

Die Gebühr wird, wie folgt, festgesetzt:

Für Postanweisungen bis 25 Thaler, beziehungsweise 43 3/4 Gulden süddeutscher oder 37 1/2 Gulden österreichischer Währung: auf 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzer oder 10 Neukreuzer;
für Postanweisungen über 25 Thaler, beziehungsweise 43 3/4 Gulden süddeutscher oder 37 1/2 Gulden österr. Währung bis 50 Thaler, beziehungsweise 87 1/2 Gulden süddeutscher oder 75 Gulden österr. Währung: auf 4 Silbergroschen oder 14 Kreuzer oder 20 Neukreuzer.

Dem Publikum wird die Auszahlung der eingezahlten Summen gewährleistet.

Die Gebühr soll vom Absender in voraus bezahlt und zwischen der Verwaltung des Aufgabe- und der Verwaltung des Bestimmungsgebietes halbscheidlich getheilt werden.

Ebenso bleibt der Verständigung der beiden Postverwaltungen die Einführung der Postmandate vorbehalten.

Artikel 18.

Expressbestellung.

Briefpostgegenstände, auf deren Adresse der Absender das schriftliche Verlangen ausgedrückt hat, dass sie durch einen Expressen zu bestellen sind, müssen von den Postanstalten sogleich nach der Ankunft dem Adressaten durch einen besonderen Boten zugestellt werden.

Eine Recommandation der Expresssendungen ist nicht erforderlich.

Für Expressbriefpostsendungen nach dem Ortsbestellbezirke der Bestimmungspostanstalt ist die Expressbestellgebühr nach dem

Satze von 2½ Silbergroschen oder 9 Kreuzern oder 15 Neukreuzern 1872
zu erheben.

Die Entrichtung dieser Gebühr kann vom Absender erfolgen, oder dem Adressaten überlassen werden.

Für Expressbriefpostsendungen nach dem Landbestellbezirke gilt als Regel, dass die Expressbestellgebühr von dem Adressaten zu entrichten ist, und zwar mit dem Betrage, welcher dem Boten für die Ausführung der Expressbestellung nach dem ortsüblichen Satze vergütet wird.

Die Expressgebühr wird von der Postanstalt des Bestimmungsortes bezogen.

Artikel 19.

Nachzusendende Briefpostgegenstände.

Für Briefpostgegenstände, welche dem Adressaten an einen andern als den auf der Adresse ursprünglich bezeichneten Bestimmungsort nachgesendet werden sollen, findet aus Anlass dieser Nachsendung ein weiterer Portoansatz nicht statt.

Nachzusendende recommandirte Briefpostgegenstände werden auch bei der Nachsendung als recommandirt behandelt. Eine nochmalige Erhebung der Recommandationsgebühr findet dabei nicht statt.

Artikel 20.

Unbestellbare Briefpostgegenstände.

Für die Rücksendung unbestellbarer Briefpostgegenstände wird ein besonderes Porto nicht angesetzt. Haftet auf denselben fremdes Porto, so wird von der Postanstalt, welche die Rücksendung bewirkt, das Porto in demselben Betrage und in derselben Währung zurückgerechnet, wie dasselbe ursprünglich angerechnet war.

Artikel 21.

Laufschreiben.

Für Laufschreiben, die von Privatpersonen veranlasst werden, ist eine Gebühr von 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzern oder 10 Neukreuzern zu erheben, welche die Postverwaltung bezieht, deren Gebiet die Aufgabepostanstalt angehört. Ergibt sich, dass die Nachfrage durch Verschulden der Post herbeigeführt ist, so findet die Rückzahlung der Gebühr statt.

Artikel 22.

Portobezug.

Jede Verwaltung bezieht ungetheilt diejenigen Beträge, welche nach Massgabe der Artikel 9, 11, 12, 13, 14, 15, 19 und 20 in ihrem Gebiete erhoben werden.

1872

Artikel 23.

Bestimmungen über die Portofreiheit.

Die Correspondenz sämmtlicher Mitglieder der Regentenfamilien in den Gebieten der hohen vertragschliessenden Theile untereinander wird ohne Beschränkung auf ein bestimmtes Gewicht portofrei befördert. Ferner wird portofrei befördert die Correspondenz in Postdienst- und Telegraphendienst-Angelegenheiten.

Eine weitere portofreie Beförderung findet nicht statt.

Artikel 24.

Zeitungsvertrieb.

Die Postanstalten besorgen die Annahme und die Ausführung der Bestellungen auf Zeitungen und Zeitschriften, sowie deren Versendung und Abgabe an die Besteller.

Für die Bestellung sind die Verlagsbedingungen zunächst massgebend.

Eine unentgeltliche Vertheilung von Probenummern findet nicht statt.

Artikel 25.

Zeitungsgebühr und Bestellgeld.

Die Gebühr für den Vertrieb der Zeitungen und Zeitschriften beträgt 25 Procent des Preises, zu welchem die versendende Postanstalt die Zeitung von dem Verleger empfängt (Netto-Einkaufspreis). Bei Zeitungen, welche seltener als monatlich vier Mal erscheinen, wird die Zeitungsgebühr auf $12\frac{1}{2}$ Procent des Netto-Einkaufspreises ermässigt. In allen Fällen ist jedoch mindestens der Betrag von 4 Silbergroschen oder 14 Kreuzern oder 20 Neukreuzern jährlich für jede Zeitung oder Zeitschrift zu erheben.

Die Gebühr für das Abtragen der Zeitungen wird von der Postverwaltung des Bestimmungsgebietes festgesetzt.

Artikel 26.

Bezug der Zeitungsgebühr.

Die Zeitungsgebühr wird zwischen der bestellenden und der absendenden Postanstalt halbscheidlich getheilt.

Lässt sich der Betrag nicht genau bis auf volle Viertelgroschen oder volle Kreuzer oder volle Neukreuzer theilen, so verbleibt der grössere Betrag der absendenden Postanstalt.

Artikel 27.

Besondere Zeitungsbeilagen.

Für besondere Zeitungsbeilagen wird eine im Voraus zu entrichtende Gebühr von $\frac{1}{12}$ Silbergroschen oder $\frac{7}{24}$ Kreuzern oder

$^1/_2$ Neukreuzer berechnet. Jede Verwaltung bezieht die Gebühr für 1872
die aus ihrem Gebiet abgehenden Zeitungsbeilagen ungetheilt.

Artikel 28.
Nachsendung von Zeitungen.

Verlangt ein Besteller die Nachsendung einer Zeitung an einen andern Ort, so hat derselbe für die Ueberweisung der Zeitung bis zum Schlusse der Bezugsperiode eine zwischen den beiden Postanstalten gleichmässig zu theilende Gebühr von 10 Silbergroschen oder 35 Kreuzern oder 50 Neukreuzern zu entrichten.

Kommen mehrmalige Ueberweisungen vor, so ist die Gebühr jedesmal zu erheben, es sei denn, dass die Zeitung wieder nach dem Orte der ursprünglichen Bestellung überwiesen wird.

Wenn die Nachsendung einer bisher durch die Post noch nicht bezogenen, sondern unmittelbar beim Verleger bestellten Zeitung verlangt wird, so ist dafür die Gebühr nach Artikel 25 vom Absender zu entrichten. Die Theilung erfolgt nach Artikel 26.

In gleicher Weise werden die zwischen den Zeitungsredactionen zur Versendung gelangenden Tauschexemplare behandelt.

III. Fahrpost.

Artikel 29.
Portoberechnung.

Das Porto für Fahrpostgegenstände im Wechselverkehr wird nach der geradlinigen Entfernung zwischen Abgangs- und Bestimmungsort, ohne Rücksicht auf die Grenzen der beiderseitigen Gebiete und auf die Spedition, in einer Summe berechnet. Bezüglich der Feststellung der Entfernungen sind die Bestimmungen im Artikel 4 massgebend.

Für jede Fahrpostsendung wird ein Gewichtporto und bei Sendungen mit Werthangabe ausserdem eine Versicherungsgebühr erhoben.

Bei Sendungen mit Postvorschuss tritt dem Porto und der etwaigen Versicherungsgebühr die Postvorschussgebühr hinzu.

Die Sendungen können entweder vollständig bis zum Bestimmungsort frankirt oder unfrankirt abgesandt werden.

Artikel 30.
Gewichtporto für Packete.

Das Gewichtporto für Packete beträgt für je 500 Grammen (1 Pfund):

1872	bis	5 Meilen	2	Pfennige	oder	$^5/_6$	Nkr.
	über	5— 10 Meilen .	4	„	„	$1^2/_3$	„
	„	10— 15 „ .	6	„	„	$2^1/_2$	„
	„	15— 20 „ .	8	„	„	$3^1/_3$	„
	„	20— 25 „ .	10	„	„	$4^1/_6$	„
	„	25— 30 „ 1 Sgr.	—	„	„	5	„
	„	30— 40 „ 1 „	2	„	„	$5^5/_6$	„
	„	40— 50 „ 1 „	4	„	„	$6^2/_3$	„
	„	50— 60 „ 1 „	6	„	„	$7^1/_2$	„
	„	60— 70 „ 1 „	8	„	„	$8^1/_3$	„
	„	70— 80 „ 1 „	10	„	„	$9^1/_6$	„
	„	80— 90 „ 2 „	—	„	„	10	„
	„	90—100 „ 2 „	2	„	„	$10^5/_6$	„
	„	100—120 „ 2 „	4	„	„	$11^2/_3$	„
	„	120—140 „ 2 „	6	„	„	$12^1/_2$	„
	„	140—160 „ 2 „	8	„	„	$13^1/_3$	„
	„	160—180 „ 2 „	10	„	„	$14^1/_6$	„

und so weiter für je 20 Meilen zwei Pfennige oder $^5/_6$ Neukreuzer mehr.

Ueberschiessende Gewichtstheile unter 500 Grammen (1 Pfund) werden für volle 500 Grammen gerechnet.

Als Minimalsätze für ein Packet werden erhoben:

bis	5 Meilen:	2	Sgr.	oder	7	kr.	oder	10	Nkr.
über	5—15 „	3	„	„	11	„	„	15	„
„	15—25 „	4	„	„	14	„	„	20	„
„	25—50 „	5	„	„	18	„	„	25	„
„	50 Meilen	6	„	„	21	„	„	30	„

Wenn mehrere Packete zu derselben Begleitadresse gehören, so wird für jedes einzelne Packet die Taxe selbständig berechnet.

Artikel 31.

Gewichtporto für Briefe mit Werthangabe und Briefe mit Postvorschuss.

Das Gewichtporto für Briefe mit Werthangabe und für Briefe mit Postvorschuss beträgt bis zum Maximum des zulässigen Gewichts der Briefe (250 Grammen, beziehungsweise $^1/_2$ Pfund einschliesslich):

bis . . .	5 Meilen:	$1^1/_2$	Sgr.	oder	6	kr.	oder	8	Nkr.,
über	5 bis 15 „	2	„	„	7	„	„	10	„
„	15 „ 25 „	3	„	„	11	„	„	15	„
„	25 „ 50 „	4	„	„	14	„	„	20	„
„	50 Meilen „		„	„	18	„	„	25	„

Artikel 32. 1872

Versicherungsgebühr.

Der Versicherungsgebühr beträgt:

	bis 50 Thlr. oder 87 1/2 fl. südd. oder 75 fl. österr. einschliesslich	über 50 Thlr. bis 100 Thlr. od. über 87 1/2 fl. bis 175 fl. südd. od. üb 75 fl. bis 150 fl. österr. einschliesslich	bei grösseren Summen für jede 100 Thlr. oder 175 fl. südd. oder 150 fl. österr.
bis 15 Meilen..	1/2 Sgr. od. 3 Nkr.	1 Sgr. od. 5 Nkr.	1 Sgr. od. 5 Nkr.
über 15 bis 50 Meilen.....	1 „ „ 5 „	2 „ „ 10 „	2 „ „ 10 „
über 50 Meilen	2 „ „ 10 „	3 „ „ 15 „	3 „ „ 15 „

Uebersteigt der angegebene Werth den Betrag von 1000 Thalern oder 1750 Gulden süddeutscher Währung oder 1500 Gulden österreichischer Währung, so wird für den Mehrbetrag die Hälfte der obigen Versicherungsgebühr erhoben.

Gehören mehrere Sendungen mit Werthangabe zu derselben Begleitadresse, so wird für jede Sendung die Versicherungsgebühr selbständig berechnet.

Artikel 33.

Umrechnung bei Verschiedenheit der Währung und Abrundung.

Die in den Artikeln 30 und 32 festgesetzten Portosätze werden in den Gebieten mit süddeutscher Währung möglichst genau in die Erhebungsmünze umgerechnet.

Taxbruchtheile werden auf volle halbe Silbergroschen, beziehungsweise auf volle Kreuzer oder auf volle Neukreuzer erhöht.

Artikel 34.

Recommandirte Packete.

Es ist gestattet, Packete ohne Werthangabe unter Recommandation zu versenden. Für dieselben ist ausser dem Packetporto eine Recommandationsgebühr von 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzern oder 10 Neukreuzern zu entrichten. Dieselbe wird zugleich mit dem Porto erhoben. Wird ein Rückschein verlangt, so ist eine weitere Gebühr von 2 Silbergroschen oder 7 Kreuzern oder 10 Neukreuzern zu erheben, welche der Absender zu entrichten hat. Die Recommandations- und Rückscheingebühr gehören zur gemeinschaftlichen Einnahme (Artikel 40).

Artikel 35.

Postvorschüsse.

Von einem durch die Postverwaltungen näher zu verabredenden Termine an können durch die Postanstalten Postvorschüsse bis zur

1872 Höhe von 50 Thalern oder $87^1/_2$ Gulden süddeutscher Währung oder 75 Gulden österreichischer Währung geleistet werden. Für Transportauslagen und Spesen sind Vorschüsse auch in einem höheren Betrage zulässig.

Die ausser dem Porto etc. für die Sendung (Artikel 30, beziehungsweise 31 und 32) zu erhebende Gebühr für den Postvorschuss beträgt: für jeden Thaler oder Theil eines Thalers einen halben Silbergroschen, für jeden Gulden oder Theil eines Guldens süddeutscher Währung einen Kreuzer und für jeden Gulden oder Theil eines Guldens österreichischer Währung $1^4/_{10}$ Neukreuzer, mindestens jedoch für den ganzen Betrag den Satz von 1 Silbergroschen, beziehungsweise 3 Kreuzern oder 5 Neukreuzern.

Eine Vorausbezahlung des Portos und der Gebühr ist nicht nothwendig; doch kann die Zahlung nicht getrennt erfolgen.

Artikel 36.

Begleit-Adressen.

Für die Begleitadressen zu Fahrpostsendungen kommt ein besonderes Porto nicht in Ansatz. Dieselben dürfen das Gewicht von 15 Grammen nicht übersteigen.

Artikel 37.

Portoberechnung bei Rück- oder Nachsendungen von Fahrpostgegenständen.

Zurückzusendende oder nachzusendende Fahrpostgegenstände werden wie Sendungen behandelt und taxirt, welche an dem Orte, von wo aus die Rücksendung, beziehungsweise Nachsendung erfolgt nach dem ursprünglichen Aufgabeorte, beziehungsweise dem neuen Bestimmungsorte aufgegeben werden.

Für die Rücksendung oder Nachsendung von Postvorschusssendungen wird die Vorschussgebühr nicht noch einmal angesetzt; diess gilt auch für diejenigen Fälle, in welchen solche Sendungen aus dem inneren Verkehr in den Wechselverkehr und umgekehrt übergehen.

Artikel 38.

Nebengebühren.

Nebengebühren bei der Aufgabe von Fahrpostsendungen sollen nicht neu eingeführt und über die dermaligen Sätze nicht erhöht werden.

Die Festsetzung der Gebühren für die Bestellung der Fahrpostsendungen in die Wohnungen der Adressaten wird jeder Verwaltung anheimgestellt.

Artikel 39. 1872

Bestellung von Fahrpostsendungen durch Expressen.

Fahrpostsendungen, bezüglich deren der Absender durch Vermerk auf der Adresse das Verlangen ausgedrückt hat, dass die Bestellung durch einen Expressen erfolgen soll, sind sogleich nach der Ankunft dem Adressaten durch einen besonderen Boten zuzustellen.

Ob und beziehungsweise bis zu welcher Werth- und Gewichtsgrenze die Sendung selbst mitzubestellen ist, oder ob die expresse Bestellung sich auf dem Ablieferungsschein oder die Begleitadresse zu beschränken hat, richtet sich nach den im Bestimmungsgebiete bestehenden allgemeinen Grundsätzen.

Die Expressgebühr für Sendungen nach dem Ortsbezirke wird in den Fällen, in welchen die Sendungen selbst bestellt werden, mit dem doppelten Betrage der im Artikel 18 festgesetzten Gebühr, in den Fällen hingegen, in welchen nur die Ablieferungsscheine oder die Begleitadressen zur expressen Bestellung gelangen, mit dem einfachen Betrage dieser Gebühr erhoben.

Die Expressgebühr für Sendungen nach dem Landbezirke regelt sich nach denselben Bestimmungen, welche im Artikel 18 bezüglich der nach dem Landbestellbezirke gerichteten expressen Briefpostgegenstände getroffen sind.

Die Gebühren für die expresse Bestellung werden von der Bestimmungs-Postanstalt bezogen.

Artikel 40.

Vertheilung der Einnahmen für die Fahrpostsendungen.

Die gemeinschaftliche Einnahme für die Fahrpostsendungen im Verkehre zwischen Deutschland und der österreichisch-ungarischen Monarchie wird unter die betheiligten Postverwaltungen nach bestimmten Procentsätzen vertheilt.

Die Procentsätze der einzelnen Verwaltungen werden nach dem Massstabe der Portoantheile ermittelt, welche für die in einem gewissen Zeitraum wirklich beförderten Fahrpostsendungen für jedes Gebiet entfallen.

Ueber die Art dieser Ermittlung werden die betheiligten Postverwaltungen die erforderliche Vereinbarung treffen.

Die zu ermittelnden Procentantheile gelten rückwirkend auch für das Jahr 1872.

Artikel 41.

Portofreiheiten bei der Fahrpost.

Bezüglich der Portofreiheiten für Fahrpostsendungen der Mitglieder der Regentenfamilien in den Gebieten der hohen vertragschliessenden Theile verbleibt es bei den bisherigen Grundsätzen.

1872 Die dienstlichen Sendungen, welche zwischen den Postbehörden und Postanstalten unter einander vorkommen, werden portofrei befördert.

Eine weitere portofreie Beförderung findet nicht statt.

Artikel 42.

Gewährleistung bei der Fahrpost.

Dem Absender wird für den Verlust und die Beschädigung der reglementsmässig eingelieferten Fahrpostgegenstände Ersatz geleistet.

Für einen durch verzögerte Beförderung oder Bestellung dieser Gegenstände entstandenen Schaden wird nur dann Ersatz geleistet, wenn die Sache durch die Verzögerung verdorben ist oder ihren Werth bleibend ganz oder theilweise verloren hat. Auf eine Veränderung des Courses oder marktgängigen Preises wird jedoch keine Rücksicht genommen.

Die Verbindlichkeit zur Ersatzleistung bleibt ausgeschlossen, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die verzögerte Beförderung oder Bestellung

a) durch die eigene Fahrlässigkeit des Absenders, oder

b) durch Krieg, oder

c) durch die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gegenstandes herbeigeführt worden ist, oder

d) auf einer auswärtigen Transportanstalt sich ereignet hat, für welche eine der betheiligten Postverwaltungen nicht durch Vertrag die Ersatzleistung ausdrücklich übernommen hat. Will jedoch der Absender seine Ansprüche gegen die auswärtige Transportanstalt geltend machen, so hat die Postverwaltung, von welcher die Sendung unmittelbar dem Auslande zugeführt worden ist, ihm Beistand zu leisten.

Wenn der Verschluss und die Verpackung der zur Post gegebenen Gegenstände bei der Aushändigung an den Empfänger äusserlich unverletzt, und zugleich das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ausgemittelten übereinstimmend befunden wird, so hat die Post nicht die Verpflichtung, das bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalte Fehlende zu vertreten. Die ohne Erinnerung geschehene Annahme einer Sendung begründet die Vermuthung, dass bei der Aushändigung Verschluss und Verpackung unverletzt, und das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ausgemittelten übereinstimmend gewesen ist.

Ist eine Werthangabe geschehen, so wird dieselbe bei der Feststellung des Ersatzbetrages zum Grunde gelegt. Wird jedoch von der Post nachgewiesen, dass der angegebene Werth den gemeinen Werth der Sache übersteigt, so ist nur dieser zu ersetzen.

Hat bei Packeten eine Angabe des Werthes nicht stattgefunden, 1872
so wird im Falle eines Verlustes oder einer Beschädigung der wirklich erlittene Schaden, jedoch nicht mehr als Ein Thaler oder Ein Gulden 45 Kreuzer süddeutscher Währung oder Ein Gulden 50 Neukreuzer österreichischer Währung für jedes Pfund der ganzen Sendung vergütet. Sendungen, welche weniger als ein Pfund wiegen, werden den Sendungen zum Gewicht von einem Pfunde gleichgestellt und überschiessende Theile für ein Pfund gerechnet. Für den Verlust eines recommandirten Packets wird nach denselben Grundsätzen Ersatz geleistet, jedoch mindestens mit dem Betrage von 14 Thalern, 24½ Gulden süddeutscher Währung oder 21 Gulden österreichischer Währung für die ganze Sendung. Bei Beschädigungen recommandirter Packete finden dieselben Grundsätze Anwendung, wie bei Beschädigungen gewöhnlicher Packete.

Weitere, als die vorstehend bestimmten Entschädigungen werden von der Post nicht geleistet; insbesondere findet gegen dieselbe ein Anspruch wegen eines durch den Verlust oder die Beschädigung einer Sendung entstandenen mittelbaren Schadens oder entgangenen Gewinnes nicht statt. Ebenso wird für gewöhnliche Briefe mit Postvorschuss Ersatz nicht geleistet.

Artikel 43.

Verfahren bei der Ersatzleistung.

Dem Absender gegenüber liegt die Ersatzpflicht der Postverwaltung des Aufgabegebietes ob.

Der Anspruch auf Entschädigung an die Post erlischt mit Ablauf von sechs Monaten, vom Tage der Einlieferung der Sendung an gerechnet. Die Verjährung wird durch Anbringung der Reclamation bei der Postverwaltung des Aufgabegebietes unterbrochen. Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung, so beginnt vom Empfange derselben eine neue Verjährungsfrist von sechs Monaten, welche durch eine Einrede gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Der Ersatzanspruch kann auch von dem Adressaten in denjenigen Fällen erhoben werden, in welchen der Absender nicht zu ermitteln ist, oder die Verfolgung seines Anspruches dem Adressaten zuweist.

Der den Ersatz leistenden Verwaltung bleibt es überlassen, eintretenden Falls den Rückgriff auf diejenige Verwaltung zu nehmen, in deren Gebiet der Verlust oder die Beschädigung entstanden ist.

Es gilt hierfür bis zur Führung des Gegenbeweises diejenige Postverwaltung, welche die Sendung unbeanstandet übernommen hat und die Ablieferung an den Adressaten nicht nachzuweisen vermag.

Von der Bestimmung, dass mit der unbeanstandeten Uebernahme die Haftpflicht auf die übernehmende Verwaltung übergeht, tritt in

1872 dem Falle eine Ausnahme ein, in welchem es sich um eine Beraubung oder Beschädigung handelt, die ohne eine leicht wahrnehmbare Verletzung der Umhüllung oder des Verschlusses, sowie ohne Herbeiführung einer Gewichtsdifferenz verübt worden ist, und deren Entstehung nicht hat ermittelt werden können. In diesem Falle haben die beiderseitigen Verwaltungen den Schadenersatz zu gleichen Theilen zu tragen.

Hinsichts der Sendungen mit Werthangabe bis einschliesslich 100 Thaler oder 175 Gulden süddeutscher Währung oder 150 Gulden österreichischer Währung soll bei blossen Gewichtsdifferenzen die Unterlassung der Beanstandung nicht die Wirkung haben, dass die Haftpflicht ausschliesslich auf die übernehmende Postverwaltung übergeht, vielmehr sollen hinsichts dieser Sendungen bei unbeanstandeter Uebernahme die Bestimmungen im vorhergehenden Absatze als massgebend erachtet werden. Hiebei bleibt es jeder Verwaltung nach wie vor überlassen, auch bei Sendungen bis 100 Thaler oder 175 Gulden süddeutscher Währung oder 150 Gulden österreichischer Währung einschliesslich die Nachwiegung und Feststellung der Gewichtsdifferenzen vornehmen und somit die Beanstandung vollziehen zu lassen.

IV. Verhältnisse zu auswärtigen Postgebieten.

Artikel 44.

Postverträge.

Die Behandlung der Sendungen im Verkehr mit auswärtigen Postgebieten richtet sich nach den betreffenden Verträgen mit den fremden Regierungen, beziehungsweise nach den Uebereinkünften mit auswärtigen Transport-Unternehmungen.

Beim Abschlusse solcher Verträge wird die den Vertrag mit dem Auslande verhandelnde Regierung ihre Bemühungen dahin eintreten lassen, dass die Erleichterungen, welche dem Postverkehr ihres Gebietes mit dem betreffenden Auslande zu Theil werden, thunlichst in gleicher Weise und unter denselben Bedingungen auch auf den durch ihre Posten stückweise vermittelten Correspondenz-Verkehr des anderen an dem gegenwärtigen Vertrage betheiligten Postgebietes mit dem betreffenden Auslande zur Anwendung gelangen.

Artikel 45.

Behandlung der Sendungen.

Soweit die Postverträge oder Uebereinkünfte mit auswärtigen Regierungen oder Verwaltungen besondere Bestimmungen nicht enthalten, kommen für die Behandlung der Sendungen die in dem gegenwärtigen Vertrage getroffenen Festsetzungen in Anwendung.

Die vom Auslande mit der Briefpost eingehenden und ihrer Natur nach zur Weiterbeförderung mit der Briefpost geeigneten Sendungen sind, insofern die Vorschriften über die zollamtliche Behandlung nicht entgegenstehen, ohne Unterschied des Gewichts mit der Briefpost weiter zu befördern, und sowohl hinsichtlich der Taxirung, als auch in Betreff des Portobezuges als Briefpostsendungen zu behandeln. 1872

Artikel 46.

Portobezug bei der Briefpost.

Der Portobezug für die Briefpostsendungen regelt sich nach dem im Artikel 22 aufgestellten Princip dergestalt, dass über das gemeinschaftliche internationale Porto eine Abrechnung nicht stattfindet.

Bei dem Zeitungsverkehr mit dem Auslande wird die betreffende Grenz Postanstalt als Verlags-, beziehungsweise Abgabeort angesehen und danach die halbscheidliche Theilung der Zeitungsgebühr bewirkt.

Artikel 47.

Taxirung der Fahrpostsendungen.

Für die Taxirung der Fahrpostsendungen wird in der Richtung vom Auslande dasjenige Postgebiet, welchem die Sendungen unmittelbar vom Auslande zugehen, als Postgebiet des Aufgabeorts, in der Richtung nach dem Auslande dasjenige Postgebiet, von welchem die Sendung unmittelbar an das Ausland ausgeliefert wird, als Postgebiet des Bestimmungsortes angesehen. Das gemeinschaftliche Porto wird unter Zugrundelegung der Entfernungen von, beziehungsweise bis zu den Taxquadraten, in welchen die besonders zu bezeichnenden Grenzpunkte gelegen sind, nach folgendem Tarif berechnet:

Gewichtporto:

Das Gewichtporto für Packete mit und ohne Werthangabe, für Briefe mit Werthangabe, sowie für Briefe und Packete mit Postvorschuss beträgt für jedes Kilogramm

bis	10 Meilen	. . . . .	½	Sgr. oder	2½	Nkr.
über	10 bis 20 Meilen	. . . .	1	„ „	5	„
„	20 „ 50 „	. . . . .	2	„ „	10	„
„	50 „ 80 „	. . . . .	3	„ „	15	„
„	80 „ 120 „	. . . . .	4	„ „	20	„
„	120 „ 180 „	. . . . .	5	„ „	24	„
„	180 Meilen	. . . . .	6	„ „	30	„

Ueberschiessende Gewichtstheile unter einem Kilogramm werden für ein volles Kilogramm gerechnet.

1872 Als Minimalsätze für eine Fahrpostsendung werden erhoben:

bis 10 Meilen	2	Sgr.	oder	7	kr.	oder	10	Nkr.
über 10 bis 50 Meilen	4	„	„	14	„	„	20	„
„ 50 Meilen	6	„	„	21	„	„	30	„

Wenn mehrere Packete zu derselben Begleitadresse gehören, so wird für jedes einzelne Packet die Taxe selbstständig berechnet.

Versicherungsgebühr:

Die Versicherungsgebühr beträgt für je hundert Thaler oder 175 Gulden süddeutscher Währung oder 150 Gulden österreichischer Währung:

bis 10 Meilen	$^3/_4$	Sgr.	oder	$3^3/_4$	Nkr.
über 10 bis 50 Meilen . . .	$1^1/_2$	„	„	$7^1/_2$	„
„ 50 Meilen	3	„	„	15	„

Uebersteigt die declarirte Summe den Betrag von 1000 Thalern oder 1750 Gulden süddeutscher Währung oder 1500 Gulden österreichischer Währung, so wird für den Mehrbetrag die Hälfte der obigen Versicherungsgebühr erhoben.

Gehören mehrere Sendungen mit Werthangabe zu derselben Begleitadresse, so wird für jede Sendung die Versicherungsgebühr selbstständig berechnet.

Für Postvorschusssendungen vom Auslande ist, wenn in dem fremden Aufgabebezirk eine Vorschussgebühr bereits in Ansatz gekommen ist, eine solche nicht weiter zu berechnen. Für Sendungen vom Auslande mit solchen Auslagen, welche nicht in wirklichen Postvorschüssen, sondern in fremden Transportgebühren, Porto, Verpackungs- und Signaturgebühren, Zollbeträgen und ähnlichen Auslagen bestehen, kommt eine Vorschussgebühr überhaupt nicht in Ansatz.

Artikel 48.

Portobezug bei der Fahrpost.

Das Porto für die Fahrpostsendungen gehört zur gemeinschaftlichen Einnahme und gelangt demnach in derselben Weise zur Theilung, wie solches im Artikel 40 bezüglich der Fahrpostsendungen des Wechselverkehres festgesetzt ist.

Artikel 49.

Geschlossener Transit.

Die vertragschliessenden Theile räumen sich gegenseitig das Recht ein, die Briefpostsendungen im Verkehre mit dem Auslande über ihre Gebiete und die von ihnen auf fremden Gebieten oder zur See unterhaltenen Postlinien im geschlossenen Transit zu führen.

Die Briefpackete können entweder mit der betreffenden dritten 1872
Landespostverwaltnng gewechselt werden, oder es kann in denjenigen Fällen, wo die transitbenutzende Verwaltung in einzelnen der gedachten Gebiete eigene Postanstalten unterhält oder unterhalten würde, der Austausch der geschlossenen Briefpackete auch mit diesen Postanstalten stattfinden.

Die Briefpackete können benutzt werden zur Versendung derjenigen Briefpostgegenstände,

1. welche bei einer Postanstalt der den Transit benutzenden Postverwaltung aufgeliefert oder nach einer solchen Postanstalt bestimmt sind, sowie

2. welche den unter 1. gedachten Postanstalten zur Weiterbeförderung von anderen Postverwaltungen oder Transportunternehmungen zugeführt werden.

Um eine billige Ausgleichung für den von beiden Theilen geleisteten Transit herbeizuführen, soll diejenige Verwaltung, welche im Laufe eines Vierteljahres an Briefen, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben ein grösseres Gewichtsquantum absendet oder empfängt, als die andere Verwaltung, dieser letzteren folgende Beträge für das Mehrgewicht als Entschädigung zahlen:

für die Briefe:

1 Sgr. oder 5 Nkr. für je 30 Gramm,

für die Postkarten, Drucksachen und Waarenproben:

5 Sgr. oder 25 Nkr. für das Kilogramm.

Es wird indess vereinbart, dass keine Entschädigung zu zahlen ist, wenn das vierteljährliche Mehrgewicht nicht mehr beträgt als 100 Kilogramm Briefe und 500 Kilogramm Postkarten, Drucksachen und Waarenproben.

Für die Postanweisungen, sowie für die portofreie Correspondenz und für zurückgesandte, nachgesandte oder unrichtig spedirte Briefe ist eine Transitvergütung nicht zu entrichten.

Zeitungen unterliegen, im Falle dieselben unter Band zur Versendung gelangen, der gleichen Vergütung wie Drucksachen. Werden sie aber im Postvertriebswege bezogen, so wird die nach Artikel 25 zu erhebende Zeitungsgebühr zwischen den beiden Verwaltungen halbscheidlich getheilt.

Für die Beförderung der Briefpackete auf den Postrouten, welche die österreichisch-ungarische Regierung ausserhalb ihres Gebietes, sei es zu Lande oder auf Wasserstrassen, unterhält, ist als Transitvergütung zu entrichten:

Für die Briefe:

4 Groschen oder 20 Nkr. für je 30 Gramm,

für die Postkarten, Drucksachen und Waarenproben:

8 Groschen oder 40 Nkr. für das Kilogramm.

1872 Diese Vergütung soll in demselben Verhältniss ermässigt werden, als das Porto für die betreffende eigene Correspondenz der transitleistenden Verwaltung eine Ermässigung erfährt.

Jeder der vertragschliessenden Theile wird auf seinen inländischen und auswärtigen Postlinien die geschlossenen Briefpackete des anderen Theils mit derselben Schnelligkeit und Sorgfalt befördern und behandeln lassen, wie seine eigenen Sendungen.

V. Schlussbestimmungen.

Artikel 50.

Vorbehalt der Abänderung einzelner Tarifbestimmungen.

Den Postverwaltungen der vertragschliessenden Theile soll überlassen bleiben, sich über die Abänderung und Vereinfachung des Tarifs für Drucksachen, Waarenproben und Fahrpostsendungen auf Grundlage einer Verminderung der Gewichts-, beziehungsweise Entfernungsstufen zu verständigen.

Artikel 51.

Ratification und Dauer des Vertrages.

Die Ratification des gegenwärtigen Vertrages soll sobald als möglich erfolgen.

Der Vertrag tritt mit dem 1. Januar 1873 in Wirksamkeit und bleibt solange in Kraft, bis einer der beiden vertragschliessenden Theile dem andern, ein Jahr im Voraus, die Absicht ausgedrückt hat, denselben aufzuheben.

Die gegenwärtig bestehenden Vertragsverhältnisse bleiben bis zum Ablauf des Jahres 1872 in Wirksamkeit.

Artikel 52.

Unmittelbarer Verkehr Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Die Anwendung der Bestimmungen dieses Vertrages auf den eigenen unmittelbaren Verkehr Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie wird einer eigenen Vereinbarung vorbehalten.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterschrieben und besiegelt.

So geschehen zu Berlin am 7. Mai Eintausend achthundert und zweiundsiebzig.

(L. S.) *Pilhal* m. p.
(L. S.) *Ary* m. p.
(L. S.) *Stephan* m. p.
(L. S.) *Günther* m. p.
(L. S.) *Zimmermann* m. p.
(L. S.) *Hofacker* m. p.

Schlussprotokoll zu dem am 7. Mai 1872 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschland abgeschlossenen Postvertrage. 187

Im Anschluss an den am heutigen Tage unterzeichneten Postvertrag zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschland sind die Unterzeichneten noch über folgende Punkte übereingekommen:

1. Die Bestimmungen des Vertrages sollen in gleicher Weise auf die zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Grossherzogthum Luxemburg ausgewechselte Correspondenz Anwendung finden, sobald die kaiserlich deutsche Postverwaltung der kaiserlich-königlich österreichischen und der königlich ungarischen Postverwaltung mitgetheilt haben wird, dass die bezüglichen Verhandlungen zwischen Deutschland und Luxemburg zum Abschluss gediehen sind.

2. Da für das Fürstenthum Liechtenstein der Postdienst von der österreichischen Postverwaltung besorgt wird, so sollen die Festsetzungen des heute abgeschlossenen Vertrages auch auf den deutschen Postverkehr mit Liechtenstein in Anwendung kommen.

3. Man ist darin einverstanden, dass den Gewichtsbestimmungen bis dahin, dass in Oesterreich-Ungarn das metrische Gewicht eingeführt ist, das Zollgewicht bezüglich der Sendungen aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland zu Grunde gelegt werde. Hiebei soll als Gewichtseinheit für Briefe das Gewicht von 15 Grammen einem Zollloth gleichgerechnet werden.

4. Die kaiserlich-königlich österreichische und die königlich ungarische Postverwaltung werden auf die möglichst baldige Einführung des Postanweisungs- und des Postvorschussverfahrens im Verkehr mit Deutschland hinwirken.

5. Ausser den im Vertrage festgesetzten Taxen sollen für die Beförderung der internationalen Briefpostsendungen keinerlei weitere Gebühren erhoben werden. Doch bleibt es der kaiserlich-königlich österreichischen und der königlich ungarischen Postverwaltung überlassen, die Orts-Briefbestellgebühr dort, wo eine solche noch besteht, vorläufig fortzuerheben. Diese Gebühr soll indess über ihren dermaligen Betrag nicht erhöht, vielmehr nach Thunlichkeit ganz aufgehoben werden.

6. Für die Correspondenzen nach und aus der Türkei, der Levante und Egypten soweit die Vermittlung durch österreichisch-ungarische Postanstalten in den genannten Ländern stattfindet, sollen die betreffenden Bestimmungen des Vertrages mit der Massgabe Giltigkeit haben, dass den Portosätzen etc. hinsichtlich der fremden Beförderungsstrecken dieselben Gebühren hinzutreten, wie für die österreichisch-ungarische Correspondenz, und dass für Briefe das

1872 Gesammtporto für je 15 Gramm, beziehungsweise für jedes Zollloth erhoben wird.

7. Interne Briefpostsendungen werden sowohl einzeln als in geschlossenen Briefpacketen gegenseitig frei von Transitporto befördert werden.

Bezüglich der internen Fahrpostsendungen, welche streckenweise über deutches, beziehungsweise österreichisches Gebiet transitiren, verbleibt es, vorbehaltlich einer anderweiten Vereinbarung zwischen den beiderseitigen Postverwaltungen in den betreffenden Specialfällen bei den bestehenden Verhältnissen.

8. Den Mitgliedern der Regentenfamilien werden in Bezug auf die Portofreiheit für Correspondenzsendungen die Mitglieder des fürstlich Thurn- und Taxis'schen Hauses gleichgestellt. Bezüglich der Fahrpost-Portofreiheit der Mitglieder dieses Hauses verbleibt es bei den bisherigen Grundsätzen.

Die vorstehend getroffenen Festsetzungen sollen gleiche Wirksamkeit haben, wie die Bestimmungen des Postvertrages zwischen Deutschland und der österreichisch-ungarischen Monarchie vom 7. Mai 1872; auch soll die Ratification dieses Vertrages gleichzeitig die Ratification des gegenwärtigen Schlussprotokolls mitumfassen.

So geschehen zu Berlin, am 7. Mai 1872.

Pilhal m. p. *Günther* m. p.
Ary m. p. *Zimmermann* m. p.
Stephan m. p. *Hofacker* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Bestimmungen dieses Vertrages und des dazu gehörigen Schlussprotokolles denselben gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, dieselben ihrem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir die gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet, und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen zu Gödöllö am siebenundzwanzigsten des Monates December im Jahre des Heiles Eintausend achthundert zweiundsiebzig, Unserer Reiche im fünfundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Auf Allerhöchst eigenen Befehl Seiner k. und k. Apostolischen Majestät:

Max Freiherr *v. Gagern* m. p.
Hof- und Ministerialrath.

720. 1872

21 mai 1872.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et l'Empire d'Allemagne à l'égard des jonctions des chemins de fer de Jägerndorf à Leobschütz et de Olbersdorf à Neisse. Conclu à Berlin. Ratifié à Vienne, le 18 juin 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 juin 1872.

(R. G. B. 1872, Nr. 118.)

Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, zwischen Oesterreich-Ungarn und dem deutschen Reiche, betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindungen Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf-Neisse. Abgeschlossen zu Berlin am 21. Mai 1872, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 18. Juni 1872, die Ratificationen ausgewechselt zu Wien am 22. Juni 1872.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten und jenen Seiner Majestät des Kaisers von Deutschland und Königs von Preussen, wegen Herstellung der Eisenbahnverbindungen Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf-Neisse in Berlin am 21. Mai 1872 ein Vertrag unterzeichnet worden ist, welcher von Wort zu Wort lautet, wie folgt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, und

Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preussen, im Namen des deutschen Reiches,

von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Reichsgebieten zu erweitern, haben zur Vereinbarung eines hierüber abzuschliessenden Vertrages zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Sectionsrath im k. k. Handelsministerium, Carl Ritter von Pusswald,

Allerhöchstihren Sectionsrath im k. k. Finanzministerium, Ferdinand Buchaczek;

Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preussen:

Allerhöchstihren Ministerialdirector der Eisenbahnverwaltung, Theodor Weishaupt,

1872 Allerhöchstihren geheimen Legationsrath, Wilhelm Jordan,
Allerhöchstihren geheimen Oberfinanzrath, Ernst Hitzigrath;
welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter dem Vorbehalte der Ratification, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel I.

Die kaiserlich-königlich österreichische und die königlich preussische Regierung verpflichten sich, den Bau der Eisenbahnen:

1. von Jägerndorf nach Leobschütz, und
2. von Olbersdorf nach Neisse

zur Verbindung der mährisch-schlesischen Centralbahn mit den in Leobschütz und Neisse zusammentreffenden preussischen Eisenbahnen zu gestatten und zu fördern.

Artikel II.

Für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Strecken der im Artikel I unter 1 und 2 genannten Bahnen ist seitens der kaiserlich-königlich österreichischen Regierung bereits die Concession an die unter der Firma „Mährisch-schlesische Centralbahn" bestehende Actiengesellschaft ertheilt.

Nachdem jedoch kraft §. 3 der Allerhöchsten Concessionsurkunde vom 21. April 1870 diese Gesellschaft nicht verpflichtet ist, den Bau der Fortsetzungen von Jägerndorf an die Reichsgrenze gegen Leobschütz und von Olbersdorf an die Reichsgrenze gegen Neisse früher auszuführen, als nicht die Hauptlinie Olmütz-Freudenthal-Jägerndorf vollendet ist, wird die kaiserlich-königlich österreichische Regierung dafür Sorge tragen, dass der Bau der Eisenbahnstrecke von Jägerndorf an die Reichsgrenze gegen Leobschütz womöglich zugleich mit jenem der Hauptlinie Olmütz Freudenthal-Jägerndorf, demnach spätestens bis zum 21. April 1873, als dem concessionsmässigen Vollendungstermine dieser Hauptlinie, vollendet und die genannte Bahnstrecke zugleich mit der Hauptlinie dem Betriebe übergeben werde.

Bezüglich der Eisenbahnstrecke von Olbersdorf an die Reichsgrenze gegen Neisse wird dahin gewirkt werden, dass dieselbe womöglich gleichzeitig mit der Flügelbahn Jägerndorf-Olbersdorf, und zwar spätestens bis 21. April 1873, ausgebaut und dem Betriebe übergeben werde.

Artikel III.

Die königlich preussische Regierung hat für die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke der im Artikel I unter 1 genannten Bahn

der in Breslau domicilirenden oberschlesischen Eisenbahngesellschaft 1872
die Concession ertheilt.

Die königlich preussische Regierung wird dem Concessionär die Verpflichtung auferlegen und ihn mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dazu anhalten, die im Artikel II bezüglich der österreichischen Strecke dieser Bahn festgesetzte Frist für die Vollendung und Betriebseröffnung der ihm concessionirten preussischen Strecke einzuhalten, so dass auch dann, wenn die österreichische Anschlussstrecke vor dem obenbezeichneten Termine dem Betriebe übergeben werden sollte, die Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnlinie Jägerndorf-Leobschütz gleichzeitig stattfinden kann.

Sollte die mährisch-schlesische Centralbahn nicht in der Lage sein, die ihr concessionirte österreichische Strecke der Jägerndorf-Leobschützer Bahn rechtzeitig auszuführen, so wird die kaiserlich-königlich österreichische Regierung nach erfolgter Notification unverweilt demselben Unternehmer, welcher für den preussischen Theil der Bahn die Concession erhalten hat, die Concession auch für die in Oesterreich gelegene Anschlussstrecke unter Festsetzung des obigen Vollendungstermines ertheilen, demselben im Uebrigen keine ungünstigeren, als die in Oesterreich für ohne Staatsgarantie unternommene Eisenbahnen üblichen Concessionsbedingungen auferlegen und hiervon der königlich preussischen Regierung Mittheilung machen.

Artikel IV.

Die königlich preussische Regierung hat für die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke der im Artikel I unter 2 genannten Bahn von Neisse nach Ziegenhals der oberschlesischen Eisenbahngesellschaft die Concession ertheilt. Sollte dieser Gesellschaft auch die Bauconcession für die Strecke Ziegenhals bis zur Reichsgrenze ertheilt werden, so wird die königlich preussische Regierung hiervon die kaiserlich-königlich österreichische Regierung in Kenntniss setzen.

Die königlich preussische Regierung wird dem für die letztgedachte Bahnstrecke zu concessionirenden Unternehmer die Verpflichtung auferlegen und ihn mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dazu anhalten, die Bahn binnen thunlichst kurzer Zeit, und zwar spätestens bis zum 1. Jänner 1874, zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Es wird übrigens nach Möglichkeit von Seite der königlich preussischen Regierung dahin gewirkt werden, dass die Vollendung und Betriebseröffnung der preussischen Anschlussstrecke gleichzeitig mit jener der österreichischen Anschlussstrecke, falls diese vor dem obenbezeichneten Termine erfolgen sollte, bewirkt und demnach die ganze Bahnlinie Olbersdorf-Neisse gleichzeitig dem Betriebe übergeben werde.

1872 **Für den Fall, dass die königlich preussische Regierung es vorziehen würde, nur den zwischen Neisse und Ziegenhals begriffenen Theil der preussischen Anschlussstrecke durch die oberschlesische Eisenbahngesellschaft ausführen zu lassen, worüber sie sich bis spätestens zum 10. Juli 1872 erklären will, wird dieselbe der mährisch-schlesischen Centralbahn die Concession zum Baue und Betriebe der preussischen Theilstrecke von der Reichsgrenze bis Ziegenhals, unter den in Preussen üblichen Bedingungen mit der Massgabe, dass die auf preussischem Gebiete gebaute Bahnstrecke nach näherer Bestimmung der königlich preussischen Regierung Bauwerke enthalten muss, welche zur Zerstörung vorbereitet werden und die Unterbrechung der Communication auf längere Zeit gestatten, und, soweit diess in ihrer Einwirkung liegt, unter Festhaltung des obenbezeichneten Vollendungstermines, ertheilen und davon der kaiserlich-königlich österreichischen Regierung Kenntniss geben.**

Artikel V.

Die kaiserlich-königlich österreichische Regierung, sowie die königlich preussische Regierung werden den nach Artikel III und IV von ihnen zu concessionirenden österreichischen, beziehungsweise preussischen Unternehmern dieselben Erleichterungen zu Theil werden lassen, welche die in den betreffenden Staaten bestehenden oder etwa künftig zu erlassenden Verordnungen für andere ohne Zinsengarantie des Staates unternommene Eisenbahnen im Allgemeinen und grundsätzlich einräumen oder künftig einräumen werden. Es sollen auch alle gesetzlichen Bestimmungen, welche vom Tage des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet, in Beziehung auf Eisenbahnunternehmungen von der kaiserlich-königlich österreichischen, respective der königlich preussischen Regierung erlassen werden, auf die in Rede stehenden Eisenbahnen für die Dauer der Concessionsfrist nur Anwendung finden, soweit jene Bestimmungen mit diesem Vertrage und der Concession nicht im Widerspruche stehen.

Artikel VI.

Die Punkte, wo die im Artikel I genannten Eisenbahnen die Landesgrenzen überschreiten werden, sollen auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen auszuarbeitenden Projecte, nöthigenfalls durch desshalb abzuordnende technische Commissarien, näher bestimmt werden.

Die in Rede stehenden Eisenbahnen sollen zwar zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen, es soll jedoch von vornherein die Erwerbung des Terrains für eine doppelgeleisige Bahn sichergestellt werden.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die hohen Regie- 18
rungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahnen erforderlichen Grundstücke soll, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes erfolgen.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahnen soll, in Uebereinstimmung mit den anschliessenden Bahnen, 1·435 Meter im Lichten der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen sollen die nach diesem Vertrage zu bauenden Eisenbahnen und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmässigen Grundsätzen hergestellt werden, dass letztere von und nach den anschliessenden Bahnen ungehindert übergehen oder auch gemeinschaftlich benützt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf den in dem Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecken zugelassen werden.

Artikel VII.

Die beiden hohen Regierungen verpflichten sich, zuzulassen und anzuordnen, dass:

1. die Jägerndorf-Leobschützer Bahn mit den in Leobschütz,

2. die Ziegenhals-Olbersdorfer Bahn mit den in Ziegenhals zusammentreffenden preussischen Eisenbahnen, jede der beiden Anschlusslinien aber mit der mährisch-schlesischen Centralbahn in unmittelbare, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung gesetzt wird, und wird eine jede der beiden hohen Regierungen in ihrem Gebiete dafür Sorge tragen, dass für die Herstellung des betreffenden Anschlusses keine Bedingungen gestellt werden, welche das Zustandekommen des Unternehmens selbst erschweren würden.

Sollten die respectiven Unternehmer die vorerwähnten Bahnen in den bestehenden Bahnhof zu Leobschütz und den vom preussischen Unternehmer bei Ziegenhals anzulegenden Bahnhof, beziehungsweise in die projectirten Bahnhöfe der mährisch-schlesischen Centralbahn zu Jägerndorf und Olbersdorf einzuführen beabsichtigen, so werden die beiderseitigen Regierungen thunlichst darauf hinwirken, dass über die erforderliche gemeinschaftliche Benützung der genannten beiden Bahnhöfe und deren Betriebsanlagen ein angemessenes Uebereinkommen zu Stande gebracht werde.

Artikel VIII.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die beiderseitigen Gebiete

1872 durchschneidenden Bahnstrecken auf dem österreichischen Gebiete Seiner Majestät dem Kaiser von Oesterreich, Könige von Böhmen u. s. w. und Apostolischem Könige von Ungarn, und auf dem preussischen Gebiete Seiner Majestät dem deutschen Kaiser, Könige von Preussen, ausschliesslich vorbehalten.

Artikel IX.

Die hohen Regierungen behalten sich vor, zur Handhabung des ihnen über die Bahnstrecken in ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechtes Commissarien zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum directen gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der competenten Landesbehörden geeignet sind.

Artikel X.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der hohen vertragschliessenden Theile über die in ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die den Betrieb führenden Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

Artikel XI.

Sollte eine österreichische Unternehmung innerhalb des preussischen Gebietes oder ein preussischer Unternehmer innerhalb des österreichischen Gebietes den Bau oder den Betrieb einer der im Artikel I gedachten Eisenbahnen ganz oder theilweise übernehmen, so hat sich derselbe rücksichtlich aller aus der Anlage und beziehungsweise dem Bahnbetriebe herzuleitenden Entschädigungsansprüche der Gerichtsbarkeit und den Gesetzen des Staates zu unterwerfen, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat.

Artikel XII.

Reichsangehörige des einen der hohen vertragschliessenden Theile, welche von den Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecke im Gebiete des anderen Reiches angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimatslandes aus. Die Stellen der Localbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch thunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden.

Sämmtliche Beamte sind ohne Unterschied des Ortes ihrer Anstellung bei der Bahn, rücksichtlich der Disciplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden, von einer und derselben Betriebsverwaltung geleiteten Bahnstrecken, sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Beide hohen vertragschliessenden Theile verpflichten sich ferner dahin zu wirken und darauf zu halten:

1. dass die auf ihrem Gebiete belegenen Strecken der im Artikel I unter 1 und 2 genannten Eisenbahnen mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln, welche den im Artikel VI vereinbarten Voraussetzungen entsprechen, ausgerüstet werden;

2. dass auf jeder der beiden in Frage stehenden Eisenbahnen in jeder Richtung mindestens zwei durchgehende, Personen befördernde, eine möglichst bequeme Reiseverbindung mit den Anschlussbahnen gewährende Züge eingerichtet, sowie dass die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend regulirt werden;

3. dass die Beförderung der Personen und Güter auf den genannten Bahnen zu möglichst mässigen Tarifsätzen, die Beförderung von Kohlen, Coaks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf grössere Entfernungen thunlichst zu dem Satze von einem Pfennige oder fünf Zwölftelkreuzern per Centner und Meile nebst einem Expeditionszuschlage von höchstens zwei Thalern preussisch oder drei Gulden österreichisch für je hundert Centner stattfindet;

4. dass der Einführung directer Expeditionen im Personen- und Güterverkehre, sobald dieselben im Interesse des Verkehres von der einen oder anderen der beiden hohen Regierungen als wünschenswerth bezeichnet werden, seitens der betriebführenden Verwaltungen der genannten Eisenbahnen, soweit dieselben betheiligt sind, nicht widersprochen wird.

Artikel XIV.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Reiche gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Reiches in das Gebiet des anderen Reiches übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Reiche abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

1872

Artikel XV.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Reichsgebiete competenten Behörden in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel XVI.

Der Betriebswechsel soll:

1. auf der Jägerndorf-Leobschützer Bahn in der Station Jägerndorf,
2. auf der Neisse-Olbersdorfer Bahn in der Station Ziegenhals

stattfinden.

Jede der beiden hohen Regierungen wird der von ihr concessionirten, respective zu concessionirenden Unternehmung die Verpflichtung auferlegen, den Betrieb auf der Strecke von der beiderseitigen Grenze bis zur Wechselstation Jägerndorf, beziehungsweise Ziegenhals, an diejenige Unternehmung zu überlassen, welcher die Ausführung des Baues und Betriebes der anschliessenden Strecke innerhalb des benachbarten Staatsgebietes übertragen worden ist.

Die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Construction des Oberbaues der Bahn und die Signaleinrichtungen von der beiderseitigen Grenze bis zu den Bahnhöfen zu Jägerndorf und Ziegenhals sollen alsdann mit denjenigen Einrichtungen, welche in diesen Beziehungen für die auf dem benachbarten Gebiete belegene Strecke dieser Bahnen genehmigt werden, übereinstimmen.

Die Anlage und die Ausrüstung der Bahnhöfe in Jägerndorf und Ziegenhals selbst erfolgt nach den in dem betreffenden Staatsgebiete geltenden Grundsätzen.

Artikel XVII.

Ueber die näheren Bedingungen der im zweiten Absatze des Artikels XVI gedachten Betriebsüberlassung bleibt eine Verständigung zwischen den Eigenthümern der betreffenden Bahnstrecke und der den Betrieb auf derselben übernehmenden Verwaltung vorbehalten, doch soll die den Betrieb übernehmende Verwaltung durch die Concessionsbedingungen oder in einer anderen geeignet erscheinenden Weise seitens der kaiserlich-königlich österreichischen, beziehungsweise der königlich preussischen Regierung jedenfalls bindend verpflichtet werden, die ordnungsmässige Instandhaltung der ihr in Betrieb gegebenen Strecke nebst allem Zubehörigen, einschliesslich der nach allgemeinen preussischen Verwaltungsgrundsätzen erforderlich werdenden Erneuerungen, auf eigene Kosten zu übernehmen und den Eigenthümern das auf die betreffende Strecke verwendete und nachzuweisende Anlagecapital mit jährlich fünf Percent zu verzinsen.

Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlage, welche die 1872
kaiserlich- königlich österreichische, beziehungsweise königlich preussische Regierung im Interesse des Verkehres für geboten erachten möchte, werden auf Kosten der Eigenthümer der betreffenden Bahnstrecke ausgeführt werden, doch sollen die nachzuweisenden Kosten solcher Erweiterungen dem von der betriebführenden Verwaltung zu verzinsenden Anlagecapitale hinzutreten.

Wegen Mitbenützung der Bahnhöfe und Bahnhofsanlagen in Jägerndorf, beziehungsweise Ziegenhals, und wegen der den Eigenthümern dafür zu leistenden besonderen Entschädigung haben die beiderseitigen Bahnverwaltungen, unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer respectiven Regierungen, gleichfalls ein Abkommen miteinander zu treffen.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Artikel XVIII.

Auf den im Artikel XVI bezeichneten beiden Stationen wird zur Erreichung des im Artikel 8 des Handels- und Zollvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und Preussen, im Namen des norddeutschen Bundes, dann der zu diesem Bunde nicht gehörenden Mitglieder des deutschen Zoll- und Handelsvereines vom 9. März 1868 bezeichneten Zweckes von beiden Seiten je ein Grenzzollamt gelegt und beziehungsweise zusammengelegt werden.

Diesen Grenzzollämtern zu Jägerndorf und Ziegenhals sind beiderseits die den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Abfertigungsbefugnisse einzuräumen, und erklären sich die vertragschliessenden Theile bereit, diese Befugnisse zu erweitern, sobald die Ausdehnung des Verkehres dies erfordern sollte.

Artikel XIX.

In Betreff der durch beiderseitige Commissarien seinerzeit noch näher zu verabredenden Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäckes und der ein- und ausgehenden Güter, sowie der Passrevision, ertheilen beide Regierungen sich die Zusicherung, dass die im Artikel I erwähnten Eisenbahnen nicht minder günstig, als irgend eine andere in das Ausland übergehende Eisenbahnroute behandelt werden sollen, und dass im Interesse der Förderung des Verkehres dabei jede, nach den in beiden Reichen bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung eintreten soll.

Artikel XX.

Die wegen der Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahn unter beiden Regierungen schon

1872 bestehenden oder noch zu verabredenden Bestimmungen sollen auch auf die in Rede stehenden Eisenbahnverbindungen Anwendung finden.

Ueber die den königlich preussischen, beziehungsweise den kaiserlich-königlich österreichischen Polizeibeamten, welche auf den Bahnhöfen in Jägerndorf, beziehungsweise Ziegenhals, stationirt werden möchten, beizulegenden Amtsbefugnisse bleibt eine besondere Verständigung unter den beiden hohen Regierungen vorbehalten.

Die diesfällige Verhandlung soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der betreffenden Eisenbahn eröffnet und vor der Eröffnung des Betriebes thunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

Artikel XXI.

Die Regulirung des Post- und Telegraphenbetriebes auf den im Artikel I genannten Eisenbahnen bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Bei der Regulirung des Postbetriebes wird davon ausgegangen werden, dass der Betriebswechsel an denselben Punkten stattfinden soll, welche nach Artikel XVI für den Eisenbahnbetriebswechsel und nach Artikel XVIII für die Zollabfertigung in Aussicht genommen sind, und dass die Kosten für die Beförderung der Postsendungen, vorbehaltlich etwaiger abweichender Verständigung bei den Specialverhandlungen, von einer jeden der beiderseitigen Postverwaltungen innerhalb der Grenzen ihres Gebietes getragen werden.

Artikel XXII.

Es werden die königlich preussische Regierung den von einer österreichischen Unternehmung auf preussischem Gebiete geleiteten Betrieb, und die kaiserlich-königlich österreichische Regierung den von einem preussischen Unternehmer auf österreichischem Gebiete geleiteten Betrieb der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen, als solchen, welche in ihren respectiven Gebieten den Bahnbetrieb ausländischer Eisenbahn-Actiengesellschaften im Allgemeinen treffen.

Artikel XXIII.

Sollte in der Folge irgend eine Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnstrecken eintreten, so werden beide hohe Regierungen sich wegen der ununterbrochenen Fortführung des Betriebes in einer dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechenden Weise rechtzeitig verständigen.

Artikel XXIV. 1872

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der darüber auszufertigenden Ratificationsurkunden spätestens binnen vier Wochen in Wien bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen Berlin, den 21. Mai Eintausend achthundert zwei und siebenzig.

(L. S.) Carl Ritter *von Pusswald* m. p.
(L. S.) Ferdinand *Buchaczek* m. p.
(L. S.) Theodor *Weishaupt* m. p.
(L. S.) Wilhelm *Jordan* m. p.
(L. S.) Ernst *Hitzigrath* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Artikel dieses Vertrages denselben gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, solchen seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen zu Wien den achtzehnten Juni im Jahre des Heiles Eintausend achthundert zwei und siebenzig, Unserer Reiche im vierundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Auf Allerhöchst eigenen Befehl Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät:

Wilhelm Freiherr *von Konradsheim* m. p.,
k. und k. Sectionsrath.

1872

721.

21 mai 1872.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et l'Empire d'Allemagne à l'égard de la construction de la voie ferrée Reichenberg-Görlitz. Conclu à Berlin. Ratifié à Vienne, le 18 juin 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 juin 1872.

(R. G. Bl. 1872, Nr. 116.)

Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, zwischen Oesterreich-Ungarn und dem deutschen Reiche, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung Reichenberg-Görlitz. Abgeschlossen zu Berlin am 21. Mai 1872, von Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 18. Juni 1872, die Ratificationen ausgewechselt zu Wien am 22. Juni 1872.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten und jenen Seiner Majestät des Kaisers von Deutschland und Königs von Preussen, wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung Reichenberg-Görlitz in Berlin am 21. Mai 1872 ein Vertrag unterzeichnet worden ist, welcher von Wort zu Wort lautet, wie folgt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, und

Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preussen, im Namen des deutschen Reiches,

von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Reichsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren Sectionsrath im k. k. Handelsministerium, Carl Ritter von Pusswald,

Allerhöchstihren Sectionsrath im k. k. Finanzministerium, Ferdinand Buchaczek;

Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preussen:

Allerhöchstihren Ministerialdirector der Eisenbahnverwaltung, Theodor Weishaupt,

Allerhöchstihren geheimen Legationsrath, Wilhelm Jordan,

Allerhöchstihren geheimen Oberfinanzrath, Ernst Hitzigrath;

von welchen nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten, unter dem Vorbehalte der Ratifi-

cation, der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen 1872
worden ist:

Artikel I.

Die kaiserlich-königlich österreichische und die königlich preussische Regierung sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Reichenberg über Seidenberg nach Görlitz zuzulassen, und die Vollendung des Baues nebst der Eröffnung des Betriebes derselben bis spätestens 1. Juli 1874 herbeizuführen.

Zu diesem Behufe hat die königlich preussische Regierung der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft unterm 9. October vorigen Jahres die Concession zum Baue und Betriebe der auf preussischem Landesgebiete, die kaiserlich-königlich österreichische Regierung der Actiengesellschaft der süd-norddeutschen Verbindungsbahn unterm 31. März dieses Jahres die Concession zum Baue und Betriebe der auf österreichischem Landesgebiete belegenen Strecke der in Rede stehenden Eisenbahn ertheilt.

Artikel II.

Die specielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt jeder der beiden Regierungen für ihr Gebiet vorbehalten.

Der Punkt, wo die beiderseitige Reichsgrenze von der Bahn überschritten wird, soll auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen auszuarbeitenden Projecte, nöthigenfalls durch desshalb abzuordnende technische Commissarien, näher bestimmt werden.

Artikel III.

Die Bahn soll zwar zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen, jedoch soll die Erwerbung des Terrains von vorneherein für eine doppelgeleisige Bahn sichergestellt werden. Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die hohen Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen. Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke soll, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriationsgesetzes erfolgen.

Die Spurweite der Geleise soll, in Uebereinstimmung mit den anschliessenden Bahnen, 1·435 Meter im Lichten der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen sollen die Constructionsverhältnisse der nach diesem Vertrage anzulegenden Eisenbahn und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmässigen Grundsätzen festgestellt werden, dass auf der ganzen Linie ein einheitlicher Betrieb stattfinden kann, insbesondere auch die Betriebsmittel von und nach den anschliessenden

1872 Bahnen ungehindert übergehen, beziehungsweise gemeinschaftlich benützt werden können.

Die von einer der beiden hohen Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf der in dem Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecke zugelassen werden.

Artikel IV.

Die beiden hohen Regierungen verpflichten sich, zuzulassen und anzuordnen, dass die Görlitz-Reichenberger Eisenbahn an ihren Endpunkten in angemessene, den Uebergang der Betriebsmittel gestattende Schienenverbindung mit den zur Zeit daselbst anschliessenden Eisenbahnen gesetzt wird.

Artikel V.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt in Ansehung der die beiderseitigen Gebiete durchschneidenden Bahnstrecken auf dem österreichischen Gebiete Seiner Majestät dem Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischem Könige von Ungarn, und auf dem preussischen Gebiete Seiner Majestät dem deutschen Kaiser, Könige von Preussen, ausschliesslich vorbehalten.

Artikel VI.

Die hohen Regierungen behalten sich vor, zur Handhabung des ihnen über die Bahnstrecke in ihrem Gebiete fussenden Hoheits- und Aufsichtsrechtes Commissarien zu bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum directen gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der competenten Landesbehörden geeignet sind.

Artikel VII.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechtes der hohen vertragschliessenden Theile über die in ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und über den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Oberaufsichtsrechtes über die den Betrieb führenden Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

Artikel VIII.

Sollte die österreichische Actiengesellschaft innerhalb des preussischen Gebietes oder die preusische Actiengesellschaft innerhalb des österreichischen Gebietes den Betrieb der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn ganz oder theilweise übernehmen (Artikel XIII), so hat sich dieselbe rücksichtlich aller aus dem Bahnbetriebe herzuleitenden

Entschädigungsansprüche der Gerichtsbarkeit und den Gesetzen des Staates zu unterwerfen, in welchem die Schadenszufügung stattgefunden hat. 1872

Artikel IX.

Reichsangehörige des einen der hohen vertragschliessenden Theile, welche von den Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecke im Gebiete des anderen Reiches angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimatslandes aus. Die Stellen der Localbeamten, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Telegraphen- und derjenigen Beamten, welche mit der Erhebung von Geldern betraut sind, sollen jedoch thunlichst mit einheimischen Staatsangehörigen besetzt werden.

Sämmtliche Beamten sind ohne Unterschied des Ortes ihrer Anstellung bei der Bahn, rücksichtlich der Disciplinarbehandlung, nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Artikel X.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat; jedoch soll die Feststellung der Tarifsätze für Bahnstrecken, welche in den beiderseitigen Gebieten belegen sind und von einer und derselben Verwaltung im Betriebe geleitet werden, nach gleichen Grundsätzen erfolgen.

Beide hohen vertragschliessenden Theile verpflichten sich ferner, dahin zu wirken und darauf zu halten:

1. dass die auf ihrem Gebiete belegene Strecke der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln, welche den im Artikel III vereinbarten Voraussetzungen entsprechen, ausgerüstet werde;

2. dass von den betriebführenden Verwaltungen zwischen Görlitz und Reichenberg in jeder Richtung und möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für die Personenbeförderung mindestens drei Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr soviel Züge, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, eingerichtet werden;

3. dass die Beförderung der Personen und Güter auf der Görlitz-Reichenberger Bahn zu möglichst mässigen Tarifsätzen, die Beförderung von Kohlen, Coaks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf grössere Entfernungen thunlichst zu dem Satze von einem Pfennige oder fünf Zwölftel Kreuzern per Centner und Meile nebst einem Expeditionszuschlage von höchstens zwei Thalern preussisch oder drei Gulden österreichisch für je hundert Centner stattfindet;

1872 4. dass der Einführung directer Expeditionen im Personen- und Güterverkehre, sobald dieselben im Interesse des Verkehres von der einen oder anderen der beiden hohen Regierungen als wünschenswerth bezeichnet werden, seitens der betriebführenden Verwaltungen der Görlitz-Reichenberger Bahn, soweit dieselbe betheiligt ist, nicht widersprochen wird.

Artikel XI.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Reiche gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Reiches in das Gebiet des anderen Reiches übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Reiche abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel XII.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem der beiden Reichsgebiete competenten Behörden in Gemässheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel XIII.

Der Betriebswechsel soll auf derjenigen Eisenbahnstation stattfinden, welche auf preussischem Gebiete zunächst der Grenze bei Seidenberg zu errichten ist. Die königlich preussische Regierung wird desshalb der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegen, den Betrieb auf der Strecke von der beiderseitigen Grenze bis zu der Wechselstation bei Seidenberg an die Actiengesellschaft der süd-norddeutschen Verbindungsbahn zu überlassen, welcher die Ausführung des Baues und Betriebes innerhalb des österreichischen Staatsgebietes übertragen worden ist.

Die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Construction des Oberbaues der Bahn und die Signaleinrichtungen von der beiderseitigen Grenze bis zu dem Bahnhofe bei Seidenberg sollen alsdann mit denjenigen Einrichtungen, welche in diesen Beziehungen für die auf österreichischem Gebiete belegene Bahnstrecke genehmigt werden, übereinstimmen.

Die Anlage und Ausrüstung des Bahnhofes bei Seidenberg selbst erfolgt nach den in Preussen geltenden Grundsätzen.

Sofern für den Betrieb der in den beiderseitigen Reichsgebieten belegenen Strecken der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn eine gemeinsame Verwaltung oder die Durchführung der Züge zwischen Görlitz und Reichenberg ohne Betriebswechsel in Aussicht genommen wird,

bleibt die Genehmigung des dieserhalb abzuschliessenden Betriebs- 1872
vertrages den beiden hohen Regierungen vorbehalten.

Artikel XIV.

Ueber die näheren Bedingungen, unter welchen die Betriebsüberlassung bezüglich der von der beiderseitigen Grenze bis zu dem Bahnhofe bei Seidenberg belegenen Bahnstrecke stattfinden wird, bleibt eine Verständigung zwischen den Eigenthümern der betreffenden Bahnstrecke und der den Betrieb auf derselben übernehmenden Verwaltung vorbehalten. Jedenfalls soll aber die letztere seitens der kaiserlich-königlich österreichischen Regierung bindend verpflichtet werden, die ordnungsmässige Instandhaltung der ihr in Betrieb gegebenen Strecke nebst allem Zubehöre, einschliesslich der nach allgemeinen preussischen Verwaltungsgrundsätzen erforderlich werdenden Erneuerungen, auf eigene Kosten zu übernehmen, und den Eigenthümern das auf die betreffende Strecke verwendete und nachzuweisende, etwaige Kosten der Geldbeschaffung oder Cursverluste nicht enthaltende Anlagecapital mit jährlich fünf Percent zu verzinsen. Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen, welche die königlich preusische Regierung im Interesse des Verkehres für geboten erachten möchte, werden auf Kosten der Eigenthümer der betreffenden Bahnstrecke ausgeführt werden, doch sollen die nachzuweisenden Kosten solcher Erweiterungen dem von der betriebführenden Verwaltung zu verzinsenden Anlagecapitale hinzutreten.

Wegen Mitbenützung des Bahnhofes und der Bahnhofsanlagen bei Seidenberg und wegen der den Eigenthümern dafür zu leistenden besonderen Entschädigung haben die beiderseitigen Bahnverwaltungen, unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer respectiven Regierungen, gleichfalls ein Abkommen mit einander zu treffen.

Beim Mangel eines Einverständnisses haben sich die Bahnverwaltungen den nach vorgängiger Verständigung gemeinschaftlich zu treffenden Anordnungen der beiden hohen Regierungen zu fügen.

Artikel XV.

Auf der im Artikel XIII bezeichneten Grenzstation wird zur Erreichung des im Artikel 8 des Handels- und Zollvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und Preussen, im Namen des norddeutschen Bundes, dann der zu diesem Bunde nicht gehörenden Mitglieder des deutschen Zoll- und Handelsvereines vom 9. März 1868 bezeichneten Zweckes von beiden Seiten je ein Grenzzollamt gelegt und beziehungsweise mit dem anderen zusammengelegt werden.

Diesen Grenzzollämtern sind beiderseits die den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Abfertigungsbefugnisse einzuräumen, und erklären sich die vertragschliessenden Theile bereit, diese Befugnisse

1872 zu erweitern, sobald die Ausdehnung des Verkehres diess erfordern sollte.

Einem Wunsche der königlich preussischen Regierung entsprechend, wird die kaiserlich-königlich österreichische Regierung ausserdem zur Erleichterung des directen Waarenverkehres zwischen den betheiligten österreichisch-ungarischen Handelsplätzen und der Stadt Görlitz auf dem Bahnhofe dieser Stadt, und zwar in örtlicher Verbindung mit der königlich preussischen Zollabfertigungsstelle, ein österreichisches Hauptzollamt errichten und mit solchen Abfertigungs- und Verzollungsbefugnissen versehen, dass von demselben diejenigen Gegenstände nach Gattung und Menge abgefertigt werden können, welche nach den bestehenden oder später eintretenden Verkehrsverhältnissen vermittelst der Reichenberg-Görlitzer Eisenbahn über die Grenze ein- oder auszuführen im Bedürfnisse liegt. Es herrscht jedoch darüber Einverständniss, dass durch diese Einrichtung dem durchgehenden Verkehre keinerlei Aufenthalt oder sonstige Hemmnisse auferlegt werden sollen.

Vorstehende Zusicherung wird jedoch österreichischerseits an die Bedingung geknüpft, dass die in Görlitz für die österreichische Zollabfertigung erforderlichen Diensträume von der betheiligten Eisenbahngesellschaft oder der Stadt Görlitz, sowie die für die anständige Unterkunft der österreichischen Zollbeamten daselbst benöthigten Wohnungen von der Stadt Görlitz der bereits ertheilten Zusicherung gemäss beschafft und erhalten werden, so dass der kaiserlich-königlich österreichischen Regierung in beiden genannten Beziehungen keine Kosten zur Last fallen dürfen. Auch soll für die Benützung der dem kaiserlich-königlich österreichischen Zollamte von Seiten der Stadt Görlitz zu überweisenden Waarenniederlagsräume eine Lagergebühr nicht erhoben werden.

Zum Zwecke der Regelung dieser, sowie aller sonstigen Verhältnisse des künftigen österreichischen Zollamtes in Görlitz und wegen der im beiderseitigen Zollinteresse daselbst zu treffenden Einrichtungen sollen nach Ratification des gegenwärtigen Vertrages besondere Specialverhandlungen, unter Zuziehung von Commissarien der beiderseitigen Zollverwaltungen, eingeleitet werden.

Artikel XVI.

In Betreff der durch beiderseitige Commissäre seinerzeit noch näher zu verabredenden Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäckes und der ein- und ausgehenden Güter, sowie der Passrevision, ertheilen beide Regierungen sich die Zusicherung, dass die Görlitz-Reichenberger Eisenbahn nicht minder günstig, als irgend eine andere in das Ausland übergehende Eisenbahnroute behandelt werden soll, und dass im Interesse der

Förderung des Verkehres dabei jede, nach den in beiden Reichen 187
bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung eintreten soll.

Artikel XVII.

Die wegen der Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei bei Reisen mittelst der Eisenbahn unter beiden Regierungen schon bestehenden oder noch zu verabredenden Bestimmungen sollen auch auf die in Rede stehende Eisenbahnverbindung Anwendung finden.

Ueber die den kaiserlich-königlich österreichischen Polizeibeamten, welche auf dem Bahnhofe Seidenberg stationirt werden möchten, beizulegenden Amtsbefugnisse bleibt eine besondere Verständigung unter den beiden hohen Regierungen vorbehalten. Die diesfällige Verhandlung soll mindestens drei Monate vor Inbetriebsetzung der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn beginnen, und vor Eröffnung des Betriebes thunlichst vollständig zum Abschlusse gebracht werden.

Artikel XVIII.

Die Regulirung des Post- und Telegraphenbetriebes auf der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Post- und Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Bei der Regulirung des Postbetriebes wird davon ausgegangen werden, dass der Betriebswechsel an demselben Punkte stattfinden soll, welcher nach Artikel XIII für den Eisenbahnbetriebswechsel und nach Artikel XV für die Zollabfertigung in Aussicht genommen ist, und dass die Kosten für die Beförderung der Postsendungen von einer jeden der beiderseitigen Postverwaltungen innerhalb der Grenzen ihres Gebietes getragen werden.

Artikel XIX.

Die königlich preussische Regierung wird den Betrieb der auf preussischem Gebiete belegenen Bahnstrecke, soweit derselbe von der österreichischen Actiengesellschaft geleitet wird, mit keiner anderen oder höheren Abgabe belegen, als derjenigen, welche den Bahnbetrieb ausländischer Eisenbahn-Actiengesellschaften im preussischen Staate im Allgemeinen trifft.

Dessgleichen wird die kaiserlich-königlich österreichische Regierung für den Fall, dass der Betrieb der auf österreichischem Gebiete belegenen Bahnstrecke künftig von einer preussischen Actiengesellschaft geleitet werden sollte, von derselben keine anderen oder höheren Abgaben erheben, als diejenigen, welche den Bahnbetrieb der betreffenden Eisenbahn-Actiengesellschaften im österreichischen Staate im Allgemeinen treffen.

1872 Artikel XX.

Für den Fall, dass die in Preussen belegene Strecke der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn seinerzeit von der königlich preussischen Regierung angekauft werden möchte, und ebenso nach dem Ablaufe der für die österreichische Strecke der Görlitz-Reichenberger Bahn bestimmten Concessionsfrist soll zwischen den beiden hohen Regierungen über die Fortführung des Betriebes auf der Görlitz-Reichenberger Bahn ein dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechendes besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

Artikel XXI.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseitig zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt und die Auswechslung der darüber auszufertigenden Ratificationsurkunden spätestens binnen vier Wochen in Wien bewirkt werden.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen Berlin, am 21. Mai Eintausend achthundert zweiundsiebenzig.

(L. S.) Carl Ritter *von Pusswald* m. p.
(L. S.) Ferdinand *Buchaczek* m. p.
(L. S.) Theodor *Weishaupt* m. p.
(L. S.) Wilhelm *Jordan* m. p.
(L. S.) Ernst *Hützigrath* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Artikel dieses Vertrages denselben gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, solchen seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet, und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen zu Wien den achtzehnten Juni im Jahre des Heiles Eintausend achthundert zweiundsiebenzig, Unserer Reiche im vierundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Auf Allerhöchst eigenen Befehl Seiner kaiserl. und königl. Apostolischen Majestät:

Wilhelm Freiherr von *Konradsheim* m. p.,
k. u. k. Sectionsrath.

722.

1872

27 mai 1872.

Ordonnance du Ministère I. R. de l'Intérieur interdisant de délivrer des passeports aux meneurs d'ours.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

An alle k. k. Statthalter und Länderchefs.

In Anbetracht, dass durch das Herumziehen erwerbs- und subsistenzloser Ausländer mit Bären und anderen wilden Thieren die Sicherheit der Personen, des Eigenthums und des öffentlichen Verkehres ernstlich gefährdet wird, hat das k. k. Ministerium des Innern sich veranlasst gefunden, die Intervention des k. u. k. Ministeriums des Aeussern zu dem Ende in Anspruch zu nehmen, im diplomatischen Wege dahin zu wirken, dass von der türkischen Regierung künftighin an Individuen, die sich lediglich mit Bärentreiben befassen, keine Reisepässe für die österreichisch-ungarische Monarchie erfolgt werden. In Entsprechung dieses Ansinnens, hat auch die kaiserl. türkische Regierung ihre Organe beauftragt, künftighin Bärentreibern keine Pässe und Visa nach den österreichischen Staaten zu ertheilen.

Da demungeachtet in letzterer Zeit wiederholt Klagen über das Herumziehen mit wilden Thieren anhergelangt sind, so beehre ich mich Euer..... zu ersuchen, den betreffenden Organen in Erinnerung zu bringen, dass nach den bestehenden Vorschriften derlei erwerbs- und subsistenzlose fremde Vaganten mit Bären u. dgl. wilden Thieren gleich an der Grenze zurückzuweisen, oder bei dem Betreten im Lande sogleich über die Grenze zu schaffen sind.

723.

30 mai 1872.

Déclarations échangées entre l'Autriche et l'Italie pour la correspondance directe entre les autorités judiciaires des deux États.*)

(Trattati e convenzioni IV, 348.)

En suite d'une entente établie entre le Gouvernement royal d'Italie, et le Gouvernement des royaumes et provinces de la Monarchie austro-hongroise représentés au Reichsrath, dans le but de

*) La déclaration d'Autriche-Hongrie est datée du 30 mai 1872.

1872 faciliter et de simplifier la correspondance entre les autorités judiciaires des deux Parties, le soussigné, Ministre Secrétaire d'État pour les Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie, déclare:

Art. 1. Sera autorisée la correspondance directe entre les autorités judiciaires d'Italie et les tribunaux des royaumes et provinces de la Monarchie austro-hongroise représentés au Reichsrath pour toutes les commissions rogatoires, soit en matière civile ou commerciale, soit en matière pénale, qui ont trait à des citations, investigations, remises d'actes judiciaires, interrogatoires, prestations de serments, déclarations à recevoir, auditions de témoins, expertises ou autres actes de la procédure d'instruction.

Ces réquisitions seront dirigées par l'autorité judiciaire supérieure (en Italie par la Cour d'appel) de laquelle dépend l'autorité requérante, à l'autorité judiciaire supérieure (en Italie à la Cour d'appel) compétente pour les faire mettre en exécution.

Cette autorité supérieure ordonnera l'exécution et restituera ensuite les documents relatifs à l'autorité judiciaire supérieure qui a formé la demande.

Sera autorisé le même genre de correspondance pour les commissions rogatoires, dans la procédure de „*délibation*" qui doit précéder l'exécution des jugements, ou celle des garanties provisoires.

Les tribunaux supérieurs impériaux et royaux se serviront dans toutes leurs réquisitions ou réponses de la langue italienne ou allemande.

Quant à la correspondance entre les autorités judiciaires royales d'Italie, subordonnées aux Cours d'appel de Milan, de Brescia et de Venise, et les Tribunaux impériaux et royaux subordonnés aux Tribunaux supérieurs de Trieste, d'Innsbruk et de Zara, ces Tribunaux continueront d'avoir la faculté de correspondre directement entre eux, en se servant de la langue italienne, dans toutes les matières civiles et commerciales énumérées plus haut, sans être tenus de recourir à l'intervention des autorités supérieures.

Art. 2. Les demandes d'extradition, ainsi que toutes les réquisitions en matière pénale ayant trait à un cas d'extradition, se feront toujours par la voie diplomatique.

En cas d'urgence, et surtout s'il y a présomption fondée de fuite, les tribunaux de première instance, ainsi que les autres autorités compétentes, pourront s'adresser directement à l'autorité compétente de l'autre Partie pour demander et obtenir l'arrestation du condamné, ou de l'accusé, conformément aux dispositions de l'article X de la Convention en date du 27 février 1869 entre l'Italie et la Monarchie austro-hongroise, concernant l'extradition réciproque des malfaiteurs, sur la base d'une sentence pénale, d'un acte d'accusation ou d'un mandat d'arrêt.

Toutefois, en ce cas, la demande d'extradition devra suivre immédiatement dans les voies diplomatiques. 1872

Art. 3. Les frais occasionnés par l'exécution des lettres rogatoires en matière pénale seront à la charge du Gouvernement requis de cette exécution.

Les frais qui auront été causés par les procédures de „*délibation*," et les frais que le Gouvernement requis aurait anticipés pour des auditions de témoins ou d'experts, ou pour des visites sur les lieux, ensuite d'une commission rogatoire en matière civile, seront à la charge de la Partie intéressée.

En foi de quoi, le soussigné Ministre Secrétaire d'État pour les Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie a revêtu de sa signature et du sceau de son Ministère la présente Déclaration, qui sera échangée contre une Déclaration analogue du Ministère de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique.

Fait à Rome, le 22 juillet 1872.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*

724.

Juin 1872.

Tarif d'importation pour le commerce austro-hongrois dans l'Empire Ottoman. Conclu entre la légation d'Autriche-Hongrie et la Sublime Porte.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Einfuhrtarif für den österreichisch-ungarischen Handel im ottomanischen Reiche. Vereinbart zwischen dem k. und k. Gesandten in Konstantinopel und der hohen Pforte.

Preambolo.

Essendo spirato il termine di sette anni fissato per la durata della Tariffa doganale del 13 marzo 1862, che stabilisce in base ai prezzi di quell'epoca i diritti da pagarsi dalle mercanzie, dai prodotti del suolo, dell' agricoltura e dell' industria degli stati Austro-Ungarici al momento della loro importazione in Turchia, salvo gli articoli proibiti, ed essendone stata domandata dalle parti contraenti, in virtù dei trattati la revisione, i Commissarj dell' I. e R. Ambasciata Austro-Ungarica, unitisi a quelli della Sublime Porta passarono alla redazione della qui annessa nuova Tariffa.

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 previo diffalco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
A.					
Acciajo	il cantaro	128,10		10,24	
In avvenire a norma della futura Tariffa di Germania					
Aceto	sul valore				
Acqua della Regina	"				
" di Cologna	"				
" di Limone	"				
" forte	"				
" rasa	l'occa	5,55		0,44	
" vita detta Ginepro	"	6,15		0,49	
" vita detta Maraschino	la fiasca	6,45		0,51	
Aghi da cucire	il pacco 50.000	186,90		14,95	
La tassazione definitiva resta riservata sino alla conclusione della Tariffa della liga doganale; sin là ab antiquo.					
Aghi a pomolo	sul valore				
" da vela	"				
" smaltati	"				
Agraffi e bottoni di ogni qualità	"				
Aleppini detti Scialachi ordinarii	il picco	7,40		0,59	
Aloe sucotrina	sul valore				
Allume	"				
Ambra griggia	"				
Ami da pescare	"				
Amido	"				
Amonio (pepe garofanato)	l'occa	5,65		0,45	
Ancore di ferro	il cantaro	133,75		10,70	
Antimonio	sul valore				
Argento lavorato	"				
" vivo	l'occa	36,85		2,94	
Arsenico	il cantaro	147,90		11,83	
Avorio (denti d'elefanti)	sul valore				
" in tocchi	"				
Azzurro, ossia Turchinetto e sue imitazioni	l'occa	8,40		0,67	
B.					
Balsamo di Europa	"	36,20		2,89	
Bauli vuoti di Trieste rossi e neri di ogni qualità	sul valore				
Benzöe	"				
Berette di cotone, bianche e colorite	"				

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 provio diffalco del 10 %	Da di 8
		Piastre : Centes.	Piastre
Berette rosse (Fess) ordinarie, dette Agatscmarca con e senza fiocchi .	sul valore		
Berette dette all'uso di Livorno ..	"		
Berette dette Medgidije.....	"		
Biacca	"		
Birra d'Austria-Ungheria in Barili	l'occa	2,70	(
Blù di Baviera detto Oltremarino..	sul valore		
Blù di Baviera ordinario detto Süd-mavissi	"		
Blù di Berlino	"		
Borace	l'occa	9,00	(
Boltoni, v. Agraffi.			
Brittole ordinarie	sul valore		
C.			
Calze e calzette di ogni genere...	"		
Campanelli	"		
Candele di spermaceti	"		
" steriche	"		
Canella di Ceilon	"		
" ordinaria, detta cassia lignea			
Canfora.....	"		
Cantaridi	"		
Canutiglia, lametta d'oro e d'argento e lustrini fini	il meticale	6,60	0
Canutiglia lametta dorata bianca, gialla, colorata	sul valore		
Capelli di ogni genere	"		
Carbone fossile	"		
Carne di majale salata	il cantaro	127,40	10
" fumata e presciuto	sul valore		
Carta di ogni genere	"		
Carta per sigari	"		
Carte da giuoco di Germania di ogni genere	"		
Cascariglia	"		
Casimir, v. panni.			
Cassette, v. specchi.			
Catrame	il cantaro	73,95	5
Cera lacca.....	sul valore		
" lavorata	"		
Ceste di ogni qualità	"		
Chetabi con seta e semplice	"		
Chicchere da caffè ordinarie	"		
China	"		

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 previo diffalco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
Chincaglieria, cristalli e majoliche	sul valore				
Chiodi di Trieste	"				
Chiodi con testa d'oro	"				
Cinabro	l'occa	51,45		4,11	
Cioccolata	sul valore				
Cocciniglia	l'occa	59,45		4,75	
Colofonio	il cantaro	35,40		2,83	
Coltelli e forchette ordinarie, con manico di osso, corno, legno e ferro	sul valore				
Conterie a lume dette di Venezia..	l'occa	22,85		1,82	
Conterie a peso	sul valore				
Coralli per corone 1° qualità.....	"				
" greggi	"				
Cordame catramato e non catramato					
Cordelle e legami di seta, gaz e filo	"				
Cordoncini di lana	"				
Cotonine e nanchini (Printanières), schietti, rigati, ed a quadretti buona e falsa tinta alti da $^5/_8$ a un picco	l'auna	1,50		0,12	
Cremore di tartaro	l'occa	16,60		1,32	
Crespo di seta largo e stretto	sul valore				
Crume (color giallo).....	"				
Cubebe	"				
Cucchiaj e forchette di ferro stagnato grandi	"				
Cucchiaj di ferro stagnato piccoli .	"				
Curcuma	il cantaro	155,50		12,44	
D.					
Damegiane vuote	l'una	9,00		0,72	
Per quelle la di cui capacità eccederà 20 oche, si aggiungeranno alle 9 Piastre del sufissato valore primitivo 20 parà per ogni oca di più ed i diritti saranno percepiti in proporzione.					
Demicotoni d'ogni quantità alti da $^5/_8$ a $^6/_8$ il picco	la jarda	1,00		0,8	
Demicotoni d'ogni qualità, alti da 6 a 7 ottavi il picco	"	1,80		0,14	
Ditali di ferro, ottone e piombo ...	la grossa di 144 pezzi	19,40		1,55	
Dok, v. tela.					
E.					
Esca	sul valore				

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 previo dif-falco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
F.					
Fajanze, piatti, servizj da tavola e da tè	sul valore				
Falci grandi e piccoli	l' una	5,15		0,41	
Ferri per stirare	sul valore				
Fes, v. berette rosse.					
Filo di Bologna d'argento falso bianco e giallo	l'occa	28,85		3,10	
Filo di cotone	sul valore				
Filo di cotone rosso	l' occa	30,00		2,40	
Filo di ferro, grosso e sottile	sul valoro				
Filo di ghitarra e corde di violino	"				
Filo d'oro detto klabdan	il pacco di 80 dram.	331,85		26,54	
Flanella di ogni qualità	sul valore				
Forbici grandi e piccole	"				
Forchette di ferro stagnate, v. cucchiaj.					
Frangie d'oro e d'argento, fini ricami sopra veluto ed altre stoffe	"				
Fulminanti	"				
G.					
Galloni d'argento e d'oro	"				
Garofani	l' occa	5,95		0,47	
Gelamia (Zinco)	"	3,75		0,30	
Gialappa	"	43,40		3,47	
Giuocherelli di legno	sul valore				
Gomma gotta	l' occa	50,95		4,07	
" lacca	"	17,00		1,36	
Guanti di filo, di cotone bianchi e di colore	sul valore				
I.					
Indaco del Bengale	"				
Indaco di Madras	"				
L.					
Lametta	il pacco di 63 dram.	6,80		0,54	
Lana per ricamo	sul valore				
Lardo (sciolto)	l' occa	12,25		0,98	

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 prezio diffalco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
Lastre di lavagna per scrivere	la dozzina	12,85		1,02	
Lastre vetro in v. vetro.					
Lattoname in tavole, filo di ottone	l'occa	14,20		1,13	
Lattoname in rotoli	"	17,20		1,40	
Legno Campeggio	sul valore				
" Fernambuco	il cantaro	421,90		33,75	
" Santa Marta	"	130,45		10,43	
" Sassafrassi	l' occa	3,90		0,31	
Levantine v. seterie					
Lime ordinarie	sul valore				
" per orefici	"				
Litargiris	il cantaro	147,60		11,80	
Luci d'Ebreo, v. spechi.					
Lustrini, v. pelli, seterie.					
M.					
Magnesia	sul valore				
Mandarini, detti Scialacchi v. Aleppini.					
Mandorle senza scorze	"				
Manna	"				
Marochini a fiori	12 pelli	159,80		12,78	
" coloriti	la dozzina pelli	138,80		11,10	
Merinos e sciali, largo e stretto, unito e a fiori	sul valore				
Merluzzo (Baccalà, Stockfisch)	"				
Metallo battuto	"				
Minio	il cantaro	144,00		11,52	
N.					
Nanchini, v. cotonine.					
Nastri, v. cordelle.					
Nitro naturale	sul valore				
" purificato	"				
Noce muscata	"				
O.					
Occhi di granchio	"				
Occhiali a branche di ferro o di metallo	"				
Occhiali ordinari (in scatole) senza branche	"				
Olio di ricino	"				

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 previo diffalco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
Olio di vitriolo	sul valore				
Oro contarino	"				
Ottoni, v. lettonami.					
P.					
Padelle di ferro da friggere	la dozzina 6 paja	90,80		7,26	
Pallini da caccia	il cantaro	156,15		12,49	
Panni di ogni genere	sul valore				
Passamani, v. cordelle.					
Pece	"				
Pelli di vitello lustrate (lustrini) bianche e nere	"				
Pelli di vitello lustrate in colori	"				
Pepe	"				
Perle false	"				
Pettini da lana	"				
" di corno	"				
Piatti, v. faianza, porcelana.					
Pietre d'aguzzare	"				
Piombo in pani	il cantaro	135,55		10,84	
Porcellana piatti e servizi da tè, caffè etc.	sul valore				
Precipitato	l' occa	44,50		3,56	
R.					
Rasoj	il pacco di 4 dozzine pezzi 48	17,35		1,38	
La tassazione definitiva resta riservata sino alla conclusione della Tariffa della liga doganale. Sin là ab antiquo.					
Raso, v. seterie.					
Rum di Trieste fino a 20 gradi	il gallone 1070 drammi	7,30		0,58	
" " " di più di 20 gradi	"	10,60		0,84	
S.					
Salami e salsiccie	l' occa	19,30		1,54	
Sale d'Inghilterra (purgativo)	sul valore				
Salpetro, v. nitro					
Salsapariglia in radice	"				
" preparata	"				
Sapone di Trieste	"				

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 previo diffalco del 10 %		Dazio di 8 %	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
Sarf d'ottone bianco e giallo (sottolazze)	sul valore				
Scarpe di ogni sorta	"				
Scatolami di legno ad uso di farmacie	la botte	900,00		72,00	
La botte di 1000 pacchi contenenti ognuno una dozzina di 48 pezzi.					
Scatole di banda con specchi	la dozzina	4,85		0,38	
Schioppi e pistole da caccia e armi di lusso	sul valore				
Scialachi, v. Aleppini.					
Sciali, v. Merinos.					
Scopette di abiti, ordinarie	"				
" da scarpe	la dozzina	13,10		1,04	
" d'orefici di filo d'ottone	la scatola (10 carte) ossia di 30 pezzi	50,50		4,04	
Scorze di aranci e limoni	l'occa	4,10		0,32	
Seme di sabadiglia	sul valore				
" santo	"				
Seterie a fiori e colorite	"				
Smocolatoi	5 dozzine pezzi 60	58,70		4,69	
Solfato di China	sul valore				
Specchi detti luci d'Ebreo	due casse da 15 in ogni cassa finoa 60 lastre in tutto	138,50		11,08	
" in carta	la dozzina	*4,00		0,32	
" in cassette a dama ed altre cassette	sul valore				
Specchi in cornici	"				
Spille, v. aghi a pomolo.					
Spirito (sino a 40 gradi)	l'occa	5,10		0,40	
Stivali	sul valore				
Storace calamita	"				
" liquido	"				
Sublimato	l'occa	34,17		2,73	
T.					
Tamarindo di Europa	"	3,32		0,26	
Tape di legno sughero	sul valore				
Tavole di Trieste	le 100	623,10		49,84	
Tela di lino di ogni qualità	sul valore				
" " " tovaglie e tovaglini di	"				

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 prezio diffalco del 10%	Dazio di 8%
		Piastre | Centes.	Piastre | Ce
Teriaca ottima (Altunbasc) e ordinaria	sul valore		
Terraglia, v. chicchere, fajanze, porcellana.			
Terra rossa, colore rosso detto Asci boja	"		
Tirani di ogni genere	"		
Termentina	l' occa	6,95	0,
Tul di seta e vela a fiori	sul valore		
Turchinetto, v. azurro.			
V.			
Veluto di cotone a fiori	"		
" di cotone liscio	"		
" di seta mischiata con cotone	"		
Veluto tutto di seta a tre pelli	"		
Verderami in pani	l' occa	27,65	2,
" raffinato	"	35,50	2,
Vetrami, v. Annotazione.			
Prima categoria:			
Vetrami ordinarj, non puliti, soffiati compressi, attortigliati non coloriti, non dipinti e non dorati	il cantaro (brutto)	103,00	8,
Seconda categoria:			
Vetrami politi, ogni genere di vetro-cristalli coloriti, dipinti, dorati, politi a lustro o modellati	"	383,20	30,
Vetri d' orologio	sul valore		
" in lastre da 20—200 lastre	le due casse	117,40	9,
NB. Se in una Cassa si ritrovassero più o meno di 200 piedi quadrati di tal vetrame, il dazio se ne riscuoterà proporzionatamente.			
La tassazione definitiva resta riservata sino alla conclusione della tariffa tra la Germania ed il Belgio. Sin là ab antiquo.			
Vino del Reno, della Mosella e di Tokaj	sul valore		
Vino di Sciampagna	"		
" di Austria - Ungheria in bottiglie	la bottiglia	8,00	0,

1872

Indicazione delle mercanzie	Quantità tariffata	Valutazione Meg. d'oro a 100 prezio diffalco del 10%		Dazio di 8%	
		Piastre	Centes.	Piastre	Centes.
Vino ordinario di Austria-Ungheria in barili	l'occa	3,15		0,25	
Vitrolo, blù	sul valore				
„ verde	„				
Z.					
Zecchini falsi, gialli	„				
Zenzero bianco e bruno	„				
Zinco, v. gelamia.					
Zolfo a fiori	„				
„ in canne	„				
„ naturale	„				

Annotazione d'aggiungersi all'Articolo „Vetrami" della Tariffa A. U.

Per far parte di una di queste categorie, basta una sola delle qualità menzionate qui sopra.

Gli articoli forniti in metallo, legno ecc. ecc. i lustri e candelabri a due o più braccia, nonchè gli specchi, essendo lasciati ad valorem, devono esser contenuti in casse separate.

Articolo 1.

Prima di ritirare le casse contenenti degli articoli delle categorie notate qui sopra, il negoziante presenterà alla Dogana una dichiarazione segnata da lui stesso indicante le marche ed i numeri di queste casse, e così pure la catogoria alla quale appartiene il loro contenuto. La dogana procederà allora alla visita, aprendo un terzo di quelle casse. Se il loro contenuto corrisponde esattamente alla dichiarazione, tutte le casse verranno pesate e percepiti i diritti in base alla dichiarazione stessa.

Articolo 2.

In caso che la Dogana trovasse nelle casse della prima categoria, talmente aperte, delle mercanzie appartenenti alla seconda categoria essa procederà all'apertura ed alla visita di tutte le casse, e quelle della prima categoria in cui si trovassero delle mercanzie della seconda categoria, pagheranno i diritti di dogana come se fossero di seconda categoria.

Articolo 3.

Un doppio diritto di dogana sarà prelevato sulle casse di vetrami, nelle quali, a pregiudizio della dogana, si trovassero degli articoli, che non appartengono alle sopradette categorie, come p. e. i lustri, i candelabri a più braccia, gli specchi e gli articoli forniti in metallo, legno ecc. ecc.

Articolo 4.

Gli articoli d'un'altra specie che quelli delle categorie suddette, che si trovassero nelle casse contenenti degli articoli di queste categorie, saranno confiscati.

Articolo 5.

Il negoziante avrà la facoltà di esaminare le sue mercanzie prima della dichiarazione ed in presenza dell'Agente della Dogana per esser in grado di redigere una dichiarazione esatta.

Articolo 6.

I regolamenti generali sul transito per la Persia saranno applicati riguardo alle mercanzie indicate nelle suddette categorie salvo le seguenti modificazioni:

a) I negozianti saranno tenuti di presentare una dichiarazione conforme alle prescrizioni stabilite qui sopra per l'importazione degli stessi articoli;

b) la dogana procederà alla visita d'una terza parte delle casse e se queste sono conformi alla dichiarazione, la differenza fra il diritto d'importazione percepito e quello di transito che è di 7% loro verrà restituito secondo il peso sporco meno 1½% di diffalco sulla somma da restituirsi pel soprapiù di tara.

c) Ogni falsa dichiarazione della categoria e del genere di mercanzia riesportata, prevista dagli articoli 2, 3 e 4 trarrà seco la non restituzione della summenzionata differenza del 7%.

d) I lustrie e candelabri, come pure gli specchi, i di cui diritti sono stati lasciati ad valorem, saranno all' atto della loro spedizione in Persia, per ciò che riguarda la restituzione della differenza del 7% calcolati come i vetrami della II categoria in ragione di 383 piastre e 20 cent. il quintale sporco.

e) Il governo si riserva il diritto di revocare in ogni tempo la facoltà accordata attualmente ai negozianti, che fanno il commercio di transito in Persia, relativamente alla durata del soggiorno delle loro mercanzie in Turchia.

Conclusione.

Secondo le disposizioni del trattato di commercio le mercanzie austro-ungariche importate in Turchia, salvo gli articoli proibiti,

1872 soggiaciano, come è detto più sopra, ad un diritto di dogana del 8% a percepirsi sul valore della mercanzia allo scalo. I diritti di dogana iscritti nella presente tariffa sono calcolati e stabiliti sul valore netto, cioè diffalcatone il 10% sul prezzo delle mercanzie alla loro vendita in grosso, il medgidie d'oro (yuzluk) calcolato a 100 piastre per conformare questi prezzi al valore delle merci allo scalo.

Essi saranno quindi prelevati come qui si trovano indicati.

Le mercanzie di esportazione pagheranno soltanto un diritto fisso di 1%.

Ogni mercanzia non nominata nella presente tariffa, o che se trovandosi iscritta sarà stata lasciata ad valorem, subirà di prima, com' è detto più sopra un diffalco di 10% sul valore corrente e pagherà indi la dogana sul rimanente suo valore.

Il pagamento dei diritti d'importazione e di esportazione sarà effettuato in contanti, in buona moneta d'oro e d'argento sul piede monetario del Governo, cioè: il Yuzluk medgidie d'oro a 100 piastre e le sue suddivisioni di 50 e 25 piastre in oro come pure i pezzi da 20, 10, 5 e da 1 piastra in argento di buona lega secondo la proporzione di 5 megidie d'argento per un medgidie d'oro à 100 piastre; ed infine le monete straniere sul piede monetario della zecca Zarbhané secondo la stessa base.

Se gli Agenti della Dogana ed i negozianti non possono intendersi sul valore della mercanzia non tariffata o lasciata ad valorem, i diritti di dogana saranno secondo l'uso vecchio pagati in natura.

La presente tariffa entrerà in vigore in tutte le dogane dell'Impero dal 3 giugno 1288 (15/3 giugno 1872 V. S.) in poi fino al 3 giugno 1293 (15 giugno 1877 V. S.).

Per le differenze che potrebbero arrivare col tempo nel valore delle mercanzie, ognuna delle parti contraenti avrà il diritto di domandare la revisione della presente tariffa un' anno prima dello spirare dei termini fissati qui sopra, vale a dire durante il corso dell' ultimo anno; passato questo termine di un anno, e se nessuna delle parti ne avrà chiesto la revisione, questa tariffa continuerà a restare in vigore per un altro periodo di sette anni successivi.

Règlement.

Instructions explicatives concernant le mode de perception en nature des droits de douane sur les marchandises non-tarifées ou laissées ad valorem conformément aux termes de l'appendice du Tarif en cas de non-entente entre les agents de la douane et les négociants sur l'évaluation de ces marchandises.

Article 1.

Les droits de douane des marchandises d'une même nature, qualité et valeur seront perçus en nature, comme par le passé.

Article 2. 1872

Sur les marchandises qui sont d'une même nature et valeur, mais de qualités différentes, on retiendra de chaque qualité et en proportions égales la quantité nécessaire pour l'acquittement des droits.

Article 3.

Les marchandises d'une même nature, mais de différentes valeurs seront évaluées séparément, et le négociant aura le choix de l'article dont il devra faire l'abandon à titre de droits; celles de ces marchandises qui seraient aussi de différentes qualités seront traitées de la manière prescrite à l'article 2.

Article 4.

Les marchandises indivisibles, telles que machines, voitures, pianos, etc. dont les droits ne sauraient être prélevés en nature, pourront au cas où le propriétaire n'accepterait pas l'évaluation de la douane, être abandonnées à cette dernière, contre payement du montant de cette évaluation, moins 10 % d'escompte.

Article 5.

Dans le cas où un négociant ayant importé des marchandises par contrat pour-compte d'une Administration de l'État désirerait en acquitter les droits en numéraire, suivant les prix fixés dans le contrat exhibé par lui, la douane, sera tenue d'acquiescer à sa demande.

Article 6.

Toutes fractions en plus des droits, provenant de la valeur des articles retenus en nature, seront remboursées en espèces au négociant qui, de son côté, sera tenu de combler de la même manière toute moins-value de ces articles.

Article 7.

Dans le cas où un négociant désirerait faire vendre aux enchères, sans la retirer de la douane, une marchandise tarifée qui aurait été avariée pendant la traversée, les droits de douane ne seront perçus que sur le prix de vente.

1872 **725.**

3 juin 1872.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une réduction du tarif télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie.

(T. V. B. 1872, Nr. 18.)

Ermässigung des Telegraphentarifes zwischen Oesterreich-Ungarn und Rumänien.

Zu Folge Vereinbarung ddo. Bukarest den 8. August 1871 hat für den Telegraphenverkehr zwischen Oesterreich - Ungarn und Rumänien (Moldau-Walachei) vom 15. Mai 1872 an folgender Tarif in Anwendung zu kommen:

Gesammtgebühr für 1—20 Worte.

a) zwischen den von der beiderseitigen Landesgrenze nicht über 12 geographische Meilen entfernt gelegenen Stationen	— fl. 40 kr.
b) zwischen den österreichisch-ungarischen, in dem *ad a)* bezeichneten Grenzrayon gelegenen Stationen und den rumänischen, ausserhalb des *ad a)* bezeichneten Grenzrayons gelegenen Stationen	— „ 80 „
c) zwischen allen rumänischen Stationen und den Stationen in Galizien, in der Bukowina und in Ungarn (den *ad a)* und *b)* angegebenen Grenzverkehr ausgenommen)	1 „ 20 „
d) zwischen allen übrigen beiderseitigen Stationen .	1 „ 60 „

Im Grenzrayon liegen folgende Stationen, und zwar:

1. Im k. k. Verwaltungsgebiete:

Bojan, Borszow, Czerepkoutz, Czernowitz, Czortkow, Gurahumora, Hadikfalva, Hátna, Hliboka, Horodenka, Jezierzany, Kimpolung, Kolomea, Korolowka, Kossow, Kuczurmare, Kutty, Luzan, Mielnica, Milleschoutz, Nowoselica, Okopy, Radautz, Sadagora, Sereth, Skala, Sniatyn, Storozynetz, Suczawa, Ulaszkowce, Uscie-Biscupie, Watradorna, Wisznitz, Zablotow, Zaleszczyki, Berhomet*, Gwozdziec*, Jacobeny *, Kotzman*, Solka*, Tluste*, Zuryn*.

2. Im königlich ungarischen Verwaltungsgebiete:

Alvincz, Balázsfalva*, Banicza, Bazias, Bistritz a./B., Bethlen, Borszék, Branyicska, Kronstadt, Czikszereda, Danos*, Deva, Drenkova, Elöpatak, Elisabethstadt, Facset, Weisskirchen, Feketehalom*, Fogaras, Gyergyó-Szt. Miklós, Karlsburg, Hátszeg*,

Ilye, Jám, Karansebes, Kapus *, Karácsonfalva, Kezdivásarhely, Reps, 1872
Krivadia, Lugos, Mediasch, Mehadia, Mikesháza *, Nagyenyed, Hermannstadt, Naszód, Németbogsány, Ohababistra, Alt-Moldova, Oravicza, Orsowa, Petrszeny, Piski, Puj, Rakasdia, Resicza, Rusz, Ruszkberg, Schässburg, Sibót, Szászregen, Mühlbach, Broos, Szekelykeresztur, Sepsi-Szt. György, Tövis, Udvarhely, Várallya, Zam und Zeykfalva.

3. Im rumänischen Verwaltungsgebiete:

Adjud, Bakeu, Bottuscau, Buzeu, Calafat, Campina, Campolung, Curteade Argis, Dorohoi, Filipesti, Focsan, Folticzeni, Gaesti, Margineni, Mihaileni, Mizil, Moinesti, Pascani, Piatra, Pitesti, Ploesti, Predeal, Rimnik-Sarat, Rimnik-Vilcea, Roman, Tecucz, Tirgovist, Tirgufrumos, Tirgu-Juil, Tirgu-Neamtz, Tirgu-Okna, Turn-Severin, Urlatzi und Valleni de Muente.

Die mit dem Zeichen * versehenen Stationen sind noch nicht eröffnet.

726.

11 juin 1872.

Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant une entente entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard des opérations des employés des finances à bord des navires marchands italiens.

(F. V. B. 1872, Nr. 22.)

Erleichterung bei der Vornahme von Gefälls-Amtshandlungen auf italienischen Handelsschiffen.

Zufolge Vereinbarung mit der königlich italienischen Regierung hat die im Schlusssatze des Artikels I des hierortigen Erlasses vom 21. August 1870, Z. 895-F. M. (V. Bl. Nr. 35), angeordnete Einladung der Consularfunctionäre bei Nachforschungen und Untersuchungen in Ansehung italienischer Handelsschiffe dann zu unterbleiben, wenn es sich um eine summarische Untersuchung handelt, die zum Zwecke hat, die Richtigkeit der Declaration (des Schiffsmanifestes) bezüglich des wirklichen Standes der Ladung zu constatiren.

1872

727.

3 juillet 1872.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice sur la légalisation des documents délivrés dans les circonscriptions des tribunaux supérieurs de Trieste et de Zara pour être produits en Italie.

(R. G. B. 1872, Nr. 97.)

Verordnung des Justizministeriums vom 3. Juli 1872, über die Legalisirung von Urkunden, welche in den Sprengeln der Oberlandesgerichte in Triest und Zara ausgestellt sind und von welchen in Italien Gebrauch gemacht werden soll.

Da laut einer Mittheilung des Ministeriums des Aeussern das für die Gebiete von Triest, Görz, Gradisca, Istrien und Dalmatien eingesetzte, in Triest residirende königlich italienische Consulat von seiner Regierung berufen ist, die in den erwähnten Ländern von öffentlichen Functionären auf Urkunden, von welchen in Italien Gebrauch gemacht werden soll, beigefügten Unterschriften zu beglaubigen, so wird die Verordnung des Justizministeriums vom 13. Februar 1854 (R. G. Bl. Nr. 40) über die Legalisirung der Urkunden, von welchen im Auslande Gebrauch gemacht werden soll, in Ansehung der Oberlandesgerichtssprengel Triest und Zara, dahin abgeändert, dass die Unterschriften der Oberlandesgerichtspräsidien zu Triest und Zara, zum Behufe der Legalisirung für den Gebrauch im Königreiche Italien, nicht mehr an das Justizministerium, sondern unmittelbar an das königlich italienische Consulat in Triest zu leiten sind.

Glaser m. p.

728.

5 juillet 1872.

Notification du Gouvernement maritime à Trieste concernant l'assimilation, à Soulina, des bâtiments austro-hongrois aux bâtiments anglais en cas de jaugeage d'après la loi du 15 mai 1871.

(Ann. marit. 1873, 222.)

Notificatione dell' i. r. Governo marittimo di data Trieste 5 luglio 1872, N. 6322 concernente la parificazione dei bastimenti austro-ungarici ai bastimenti inglesi quando approdano a Sulinà se sono stazati secondo la legge del 15 maggio 1871.

In seguito ad incarico ricevuto dall' eccelso i. r. Ministero del Commercio si porta a conoscenza dei signori armatori, capitani,

naviganti ed altri eventualmente interessati, che il comitato esecutivo 1872
della Commissione europea del Danubio ha disposto che d' ora in avanti i bastimenti austro-ungarici stazati secondo la legge di stazatura del 15 maggio 1871 quando approdano a Sulinà, vengano parificati ai bastimenti inglesi riguardo alla determinazione del loro tonellaggio per commisurare i diritti di navigazione.

729.

25 juillet 1872.

Convention entre l'Autriche-Hongrie d'une part et la Bavière et le Wurtemberg de l'autre pour régler les relations directes postales entre leurs territoires. Conclue à Vienne. Approuvée par l'Autriche-Hongrie le 31 décembre 1872, par la Bavière le 11 janvier 1873 et par le Wurtemberg le 27 janvier 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 18.)

Uebereinkommen vom 25. Juli 1872, zwischen den Regierungen der österreichisch-ungarischen Monarchie einerseits, und Bayerns und Württembergs andererseits zur Regelung des unmittelbaren Postverkehres ihrer Gebiete. Abgeschlossen zu Wien am 25. Juli 1872, genehmiget von Seite der österreichisch-ungarischen Regierung am 31. December 1872, von Seite der bayerischen Regierung am 11. Jänner 1873 und von Seite der württembergischen Regierung am 27. Jänner 1873.

Nachdem im Artikel 52 des zu Berlin am 7. Mai 1872 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und Deutschland abgeschlossenen Postvertrages die Regelung des eigenen unmittelbaren Verkehrs Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie einer besonderen Vereinbarung vorbehalten worden ist, sind die unterzeichneten Bevollmächtigten unter Vorbehalt der höheren Genehmigung über nachstehende Artikel übereingekommen:

Artikel 1.

Die Bestimmungen des Postvertrages und des Schlussprotokolles vom 7. Mai 1872 sollen mit den in den folgenden Artikeln enthaltenen Zusätzen auch auf den eigenen unmittelbaren Postverkehr Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie volle Anwendung finden.

1872

Artikel 2.

Die dienstliche Correspondenz der auf bayerischem Gebiete exponirten österreichischen Zoll-, Eisenbahn- und Polizeiorgane mit österreichischen Behörden und Aemtern, sowie die dienstliche Correspondenz der auf österreichischem Gebiete exponirten bayerischen Zoll-, Eisenbahn- und Polizeiorgane mit bayerischen Behörden werden als interne Briefpostsendungen des Landes betrachtet, welchem die bezeichneten Organe angehören.

Artikel 3.

Die im vorletzten Absatze des Artikels 43 des Postvertrages vom 7. Mai 1872 enthaltene Bestimmung bezüglich der Ersatzleistung für Fahrpostsendungen in zweifelhaften Fällen soll im eigenen unmittelbaren Verkehre Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie dahin ihre Anwendung finden, dass in solchen Fällen die betheiligten Postverwaltungen den Ersatz zu gleichen Theilen zu tragen haben.

Artikel 4.

Für die in geschlossenen Posten oder stückweise durch Bayern transitirenden Briefpostsendungen aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach Württemberg und umgekehrt hat die bayerische Postverwaltung eine Gebühr ebensowenig zu beziehen, als die Postverwaltungen Bayerns und Württembergs für die durch ihre Gebiete nach deutschem Reichspostgebiete und darüber hinaus, sowie für die in umgekehrter Richtung transitirenden Briefpostsendungen eine Transitgebühr anzusprechen haben.

Artikel 5.

Die Genehmigung dieses Uebereinkommens soll erfolgen, sobald der Postvertrag vom 7. Mai 1872 die Ratification erhalten haben wird.

Die für den unmittelbaren Verkehr Bayerns und Württembergs mit der österreichisch-ungarischen Monarchie bestehenden vertragsmässigen Bestimmungen werden durch dieses Uebereinkommen ausser Wirksamkeit gesetzt.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten das gegenwärtige Uebereinkommmen unterschrieben und besiegelt.

So geschehen zu Wien, am 25. Juli Eintausend achthundert und zweiundsiebzig.

Franz *Pilhal* m. p.,
Ministerialrath im k. k. Handelsministerium. (L. S.)

Jacob *Zimmermann* m. p.,
königl. bayerischer Generaldirections-Assessor. (L. S.)

Peter *Heim* m. p.,
Sectionsrath im königl. ungarischen Ministerium für Ackerbau, Industrie und Handel. (L. S.)

August *v. Hofacker* m. p.,
königl. württembergischer Postdirector. (L. S.)

730. 187

16 août 1872.

Note du ministère Impérial Royal du commerce à l'égard de l'article 31 du traité du 21 juin 1851 conclu entre l'Autriche et la Bavière pour la jonction des voies ferrées.

(Sammlung der das Eisenbahnwesen betreffenden Actenstücke von Pollanetz und Wittek. XIV, pag. 231.)

Zu Artikel 31.

Das königl. bayerische Staatsministerium des königl. Hauses und des Aeussern hat mittelst Note ddo. München am 9. August 1872 die Erklärung abgegeben, dass die bayerische Staatseisenbahn-Verwaltung vom 17. Jänner 1872 angefangen den Bauaufwand für die Bahnstrecke von der Grenze bis zum Bahnhofe Kufstein und die zum ausschliesslichen bayerischen Dienste bestimmten Theile des Bahnhofes Kufstein, ferner ein Dritttheil der Kosten für die zum gemeinsamen Dienste der bayerischen Staatseisenbahn und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (Tiroler Linie) angewiesenen Bahnhoftheile mit $4^1/_2$ Percent statt der im Artikel 31 des Staatsvertrages vom 21. Juni 1851 stipulirten und seitens der österreichischen Regierung gekündigten 2 Percent verzinsen und an dem Projecte für ein definitives Hauptgebäude in Kufstein Antheil nehmen werde. Diese Erklärung wurde vom k. k. Handelsminister unterm 16. August 1872 dankend entgegengenommen.

731.

23 août 1872.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de la simplification de la correspondance entre les autorités judiciaires I. R. et celles d'Italie.

(R. G. B. 1872, Nr. 131.)

Verordnung des Justizministeriums vom 23. August 1872, betreffend die Vereinfachung der Correspondenz zwischen den k. k. österreichischen und den königlich italienischen Gerichtsbehörden.

Die k. k. Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und die königlich italienische Regierung haben zur Vereinfachung und Erleichterung der Correspondenz zwischen den Gerichtsbehörden beider Theile, mittelst des Austausches gleich-

1872 lautender Ministerial-Erklärungen, ein Uebereinkommen getroffen, auf Grund dessen Nachstehendes angeordnet wird:

Artikel 1.

Zwischen den k. k. österreichischen Gerichten der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder und den königlich italienischen Gerichtsbehörden findet die unmittelbare Correspondenz sowohl in Civil- und Handelssachen, als in Strafsachen in Betreff aller Ansuchen statt, welche Vorladungen, Erhebungen, Zustellungen gerichtlicher Actenstücke, Verhöre, Abnahme von Eiden, Entgegennahme von Erklärungen, Vernehmungen von Zeugen, Befunde von Sachverständigen oder andere Acte des Instructionsverfahrens zum Gegenstande haben.

Solche Ansuchen sind von dem Obergerichte (in Italien von der Corte d' Appello), welchem das ersuchende Gericht untersteht, an jenes Obergericht (in Italien von der Corte d' Appello) zu leiten, welches zur Veranlassung ihrer Ausführung berufen ist.

Dieses Obergericht wird deren Vollzug anordnen, und die bezüglichen Acten an jenes Obergericht zurückleiten, von dem das Ansuchen gestellt wurde.

Diese Art der Correspondenz ist auch bei Ersuchschreiben in dem Delibationsverfahren, welches der Execution von Erkenntnissen oder der Vollstreckung vorläufiger Sicherstellungsmittel voranzugehen hat, in Anwendung zu bringen.

Die k. k. österreichischen Obergerichte werden sich in allen Ersuch- oder Antwortschreiben entweder der deutschen oder der italienischen Sprache bedienen.

Für die Correspondenz derjenigen k. k. österreichischen Gerichte, welche den Obergerichten in Triest, Innsbruck und Zara unterstehen, mit den königlich italienischen Gerichten, welche den Appellhöfen in Mailand, Brescia und Venedig untergeordnet sind, wird insbesondere die weitere Erleichterung beibehalten, dass diese Gerichte in allen oben aufgezählten Civil- und Handelssachen untereinander direct, und ohne dass es einer Vermittlung durch die Obergerichte bedürfte, correspondiren können, sofern sie sich dabei der italienischen Sprache bedienen.

Artikel 2.

Begehren um Auslieferung, sowie solche Ersuchen in Strafsachen, die mit einem Auslieferungsbegehren im Zusammenhange stehen, sollen stets auf diplomatischem Wege angebracht werden.

In dringenden Fällen, insbesondere bei begründetem Fluchtverdachte, können jedoch auch die Gerichte erster Instanz, sowie die sonst zuständigen Behörden, sich unmittelbar an die zuständige

Behörde des anderen Theiles wenden, um in Gemässheit des Arti- 1872
kels X des Staatsvertrages vom 27. Februar 1869 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Italien, betreffend die gegenseitige Auslieferung von Verbrechern, auf Grund eines Strafurtheiles, Anklageactes oder eines Verhaftsbefehles, die Verhaftung des Verurtheilten oder Beschuldigten zu begehren und zu erlangen.

Auch in solchen Fällen muss jedoch das Auslieferungsbegehren auf diplomatischem Wege ohne Verzug nachfolgen.

Artikel 3.

Die Kosten des Vollzuges der in Strafsachen gestellten Ansuchen werden von jenem Theile, welchem das ersuchte Gericht angehört, getragen.

Die im Delibationsverfahren auflaufenden Kosten und diejenigen, welche der ersuchte Theil in Folge eines Begehrens in Civilsachen wegen Vernehmung von Zeugen oder Sachverständigen oder wegen Vornahme von Augenscheinen vorgestreckt hat, fallen der betheiligten Partei zur Last.

Auersperg m. p. *Glaser* m. p.

732.

31 août 1872.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la prorogation de la durée de la convention télégraphique conclue le 8 août 1871 entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie.

(T. V. B. 1872, Nr. 25.)

Verlängerung der Giltigkeitsdauer des Telegraphen-Uebereinkommens mit Rumänien vom 8. August 1871.

Das Telegraphen-Uebereinkommen mit Rumänien, ddo. Bukarest den 8. August 1871, hat zufolge Einvernehmens zwischen der k. k. und königl. ungarischen, sowie der fürstlich rumänischen Verwaltung, vorbehaltlich des Abschlusses eines neuen Specialvertrages, auf die Dauer des internationalen Telegraphenvertrages, ddo. Rom den 14. Jänner 1872, in Kraft zu bleiben.

1872

733.

11 septembre 1872.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la prolongation de la durée des conventions télégraphiques conclues par l'Autriche-Hongrie le 22 juillet 1868 avec la Suisse et le 16 août 1871 avec la Servie.

(T. V. B. 1872, 27.)

Verlängerung der Giltigkeit des Telegraphenübereinkommens zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, dann Serbien, ddo. 22. Juli 1868 und 16. August 1871.

Das Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und der Schweiz, ddo. Wien den 22. Juli 1868, sowie das Telegraphen-Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und Serbien, ddo. Belgrad den 16. August 1871, welche auf die Dauer des internationalen Telegraphenvertrages, ddo. Wien den 21. Juli 1868, abgeschlossen wurden, haben zufolge Vereinbarung zwischen den betheiligten Telegraphenverwaltungen, ddo. Rom den 14. Jänner 1872, und vorbehaltlich des allfälligen Abschlusses neuer Special-Uebereinkommen, auf die Dauer des internationalen römischen Telegraphenvertrages, jedoch mit der Abänderung in Kraft zu bleiben, dass in allen jenen Beziehungen, in welchen die oben angeführten Uebereinkommen keine besonderen Bestimmungen vorschreiben, für den Verkehr mit Serbien und der Schweiz der internationale römische Vertrag und nicht der ausser Wirksamkeit gesetzte Wiener Vertrag Anwendung zu finden hat.

734.

14 sept. 1872.

Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur à l'égard des passeports délivrés aux juifs russes.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Laut eines Berichtes der k. u. k. Gesandtschaft in Petersburg ist dieselbe Seitens des dortigen Ministeriums des Aeussern verständigt worden, dass Fälle vorkommen, wo Israeliten russischer Nationalität im Besitze hierländiger Reisedocumente betroffen werden.

Ich habe die Ehre, Euer . . . . . zu ersuchen, wegen Abstellung dieser Unzukömmlichkeiten im unterstehenden Verwaltungsgebiete die entsprechende Verfügung zu treffen.

---

735. 1872

23 septembre 1872.

Convention entre le Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie et le Prince du Monténégro pour l'extradition réciproque des malfaiteurs.

(R. G. Bl. 1873, 127.)

Convention vom 23. September 1872, zwischen der Regierung Seiner kaiserl. und königl. Majestät und Seiner Hoheit dem Fürsten von Montenegro, wegen gegenseitiger Auslieferung der Verbrecher.

Convention.

Le Gouvernement Impérial et Royal austro-hongrois et
Son Altesse le Prince du Monténégro
désirant d'un commun accord l'extradition réciproque des malfaiteurs, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Le Gouvernement Impérial et Royal Austro-Hongrois et Son Altesse le Prince du Monténégro s'engagent à se livrer réciproquement sur la demande qui leur en sera adressée de l'autre part, à la seule exception de leurs nationaux, tous les individus réfugiés des États de la Monarchie Austro-Hongroise dans le Monténégro et du Monténégro dans les États de la Monarchie Austro-Hongroise, et qui sont poursuivis ou qui ont été condamnés, comme auteurs ou complices, pour l'un des crimes énumérés ci-après, par l'autorité compétente de l'un des deux pays où le crime aura été commis.

L'extradition ne sera accordée que sur la production, soit d'un arrêt de condamnation soit de tout autre arrêt judiciaire, indiquant les charges ou les indices produits contre l'individu réclamé.

Article 2.

Les crimes, a raison desquels l'extradition sera accordée, sont les suivants:

1. Tout homicide, commis volontairement, soit avec préméditation, soit en suite d'une intention hostile quelconque (assassinat, empoisonnement, infanticide, tentative de ces crimes, meurtre);

2. Blessures volontaires, ayant occasionné, soit une maladie ou incapacité de travail pendant vingt jours ou plus, soit un danger de mort ou une mutilation permanente du blessé:

3. Restriction illégale apportée à la liberte individuelle, séquestration ou détention illégale de personnes;

1872 4. Inceste; bigamie; rapt de violence ou de séduction; attentat à la pudeur commis sur la personne d'un enfant de l'un ou l'autre sexe au dessous de l'age de quatorze ans accompli; corruption de mineurs par leurs parents ou toute autre personne chargée de leur surveillance; avortement procuré;

5. Enlèvement, exposition d'enfants;

6. Incendie;

7. Soustraction de la propriété mobilière d'autrui, commise avec violence ou menaces contre une personne (rapine); traitement violent ou menaces dangereuses, affectés à une personne, soit pour la forcer à faire, à endurer ou à s'abstenir de quelque chose, soit pour causer peur ou appréhension à elle-même ou à d'autres (extorsion menaces dangereuses), attentat contre la propriété immobilière d'autrui;

8. Détérioration ou destruction de la propriété d'autrui, si le dommage causé dépasse la somme de 25 florins v. autr.;

9. Endommagement, apporté volontairement aux chemins de fer ou aux télégraphes, quelque serait le montant du dommage causé;

10. Soustraction frauduleuse de la propriété mobilière d'autrui, commise sans violence ou menaces contre une personne (vol), si le prix de l'objet volé dépasse la somme de 25 florins v. autr.;

11. Escroquerie et fraude si le dommage causé dépasse la somme de 25 florins v. autr.;

12. Détournement ou dissipation d'une chose confiée, si le prix de celle-ci dépasse la somme de 50 florins v. a. (abus de confiance);

13. Contrefaçon ou altération de monnaies, introduction ou émission de monnaies fausses ou altérées; contrefaçon ou falsification de papier monnaie, rentes sur l'État, obligations, effets émis par les banques ou autres effets publics; introduction ou usage de ces mêmes effets falsifiés;

14. Contrefaçon d'actes souverains, de sceaux, poinçons, timbres, marques de l'État ou des administrations publiques; usage de ces objets contrefaits; faux en écriture publique ou authentique, en écriture privée et de commerce et de banque et usage de pareilles fausses écritures;

15. Faux témoignage ou faux serment en justice, fausse expertise, subornation de témoins et d'experts;

16. Corruptions de fonctionnaires publics;

17. Crime de sédition au bord d'un navire;

18. Association de malfaiteurs.

Article 3.

L'extradition ne sera jamais accordée pour les crimes ou délits politiques.

Toutefois, ne sera pas réputé crime politique, ni fait connexe à un semblable crime, l'attentat contre la personne du Chef de l'un des deux Gouvernements respectifs ou contre celle des membres de sa famille, lorsque cet attentat constituera le crime de meurtre ou d'assassinat. 1872

Article 4.

Cet arrangement sera mis en exécution aussitôt qu'il aura été approuvé de part et d'autre et il continuera d'être en vigueur jusqu'à la déclaration contraire du Gouvernement Impérial et Royal Austro-Hongrois ou de Son Altesse le Prince du Monténégro.

Une telle déclaration n'aura cependant pas effet rétroactif quant aux faits pour lesquels l'extradition aura déjà été demandée.

Fait en double expédition à Zara, le 23 septembre 1872.

Par ordre du Gouvernement Impérial et Royal:

(L. S.) Dr. *Victor Pozzi* m. p.,
Conseiller de Section.

Par ordre de Son Altesse le Prince du Monténégro:

(L. S.) *Jean Sundečić* m. p.,
Secrétaire de Son Altesse le Prince du Monténégro.

Vu et appruvé: le Ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères:

Andrássy m. p.

Vu et approuvé: le Prince du Monténégro:

Nicolas m. p.

736.

16 septembre, 15 octobre 1872.

Déclaration échangée entre l'Autriche et l'Italie en vertu de laquelle l'arrangement pris pour les Commissions rogatoires en général est étendu aux Commissions rogatoires relatives à des contraventions aux lois de douane.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Rome, ce 15 oct. 1872.

Monsieur le Baron!

Je me suis empressé de porter à la connaissance du Département Royal de la Justice le contenu de la Note que Vous avec bien voulu m'adresser sous la date du 16 septembre dernier N° 3076.

1872 Mon Collègue le Ministre Garde des Sceaux vient maintenant de me faire connaître qu'il a fait parvenir au Procureur Général à Venise les Commissions rogatoires en matière de douane, qui étaient annexées à la Note susdite, afin qu'il y fût donné cours par les Autorités Judiciaires compétentes.

Pour ce qui concerne la seconde partie de Votre Note, le Département Royal de la Justice, attendu que les Commissions Rogatoires relatives à des contraventions aux lois de douane se réfèrent à des matières analogues à celles contemplées dans l'accord dernièrement conclu à l'égard des Commissions Rogatoires en général, et que leur prompte exécution est autant et peut être plus nécessaire que dans toute autre circonstance, n'a aucune difficulté à ce qu'il leur soit appliqué l'arrangement dont il s'agit.

En me déclarant ce qui précède, mon Collègue ajoute que les instructions nécessaires à ce sujet ont été données aux Procureurs Généraux à Venise, à Brescia et à Milan.

Je saisis . . . .

Pour le Ministre:
Peiroleri.

737.

15 octobre 1872.

Publication du ministère I. R. de l'Intérieur concernant l'extinction de la convention conclue entre l'Autriche et la Russie, le 8 novembre 1849, à l'égard du renvoi des juifs transfuges du territoire de l'un des deux empires dans celui de l'autre.

(R. G. B. 1872, Nr. 145.)

Kundmachung des Ministeriums des Innern vom 15. October 1872, betreffend das Erlöschen des zwischen der k. k. österreichischen und k. russischen Regierung am 8. November 1849 getroffenen Uebereinkommens wegen Ausweisung nicht gehörig legitimirter Israeliten.

Laut Mittheilung des k. und k. Ministeriums des Aeussern ist das von der k. k. österreichischen Regierung mit der k. russischen Regierung am 8. November 1849 (R. G. Bl. Nr. 23) getroffene Uebereinkommen wegen Ausweisung nicht gehörig legitimirter Israeliten nach gepflogener Verhandlung mit den betreffenden Ministerien der beiden Reichshälften der österreichisch-ungarischen Monarchie,

als den in derselben gegenwärtig geltenden Gesetzen widerspre- 1872
chend, von der k. und k. Regierung aufgekündigt worden und in Folge Zustimmung der k. russischen Regierung am 15. October 1872 ausser Kraft getreten.

Lasser m. p.

738.

6 novembre 1872.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant l'autorisation du consulat général I. et R. à Varsovie à prendre en dépôt les succesions mobilières des sujets austro-hongrois décédés dans leur arrondissement.

(R. G. B. 1872, Nr. 161.)

Verordnung des Justizministeriums vom 6. November 1872, betreffend die dem k. und k. Generalconsulate in Warschau ertheilte Ermächtigung zur Uebernahme beweglicher Nachlässe der in seinem Amtsbezirke verstorbenen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Das k. und k. Ministerium des Aeussern hat nach gepflogener Rücksprache mit den Justizministerien der beiden Reichshälften das k. und k. Generalconsulat in Warschau auf Grund des Artikels XIX des Handels- und Schifffahrtsvertrages mit Russland vom 2./14. September 1860 (R. G. Bl. Nr. 272) ermächtigt, alle beweglichen Nachlässe der im Amtsbezirke verstorbenen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie, im Falle der Abwesenheit der Erben und des Mangels eines Bevollmächtigten derselben am Orte des Todesfalles, in ämtliche Verwahrung bei dem General-Consulate zu übernehmen, wobei jedoch in allen Fällen einer solchen Uebernahme und Verwahrung dem Generalconsulate die Haftung dafür den Betheiligten gegenüber auferlegt wurde.

Das Generalconsulat hat hierbei auch die Obliegenheit, für die sichere Verwahrung der hierzu geeigneten Gegenstände, dann für die baldige Veräusserung der dem Verderben ausgesetzten Verlassenschaftseffecten gehörig Sorge zu tragen, und jene Gerichssbehörde, in deren Bezirk die muthmasslichen Erben wohnen, jedesmal ohne Verzug von dem Todesfalle in Kenntniss zu setzen, oder falls der Aufenthaltsort der muthmasslichen Erben unbekannt wäre, von dem Vorhandensein des Nachlasses, wo nicht an das k. und k. Ministerium des Aeussern, so unmittelbar an die betreffende Regierung des verstorbenen österreichischen oder ungarischen Staatsangehörigen unverzüglich Anzeige zu erstatten.

Glaser m. p.

1872

739.

9 novembre 1872.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage allemands dans les ports austro-hongrois.

(Ann. marit. 1873, 230.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo di data Trieste 9 novembre 1872, N° 10502, diretta a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionari portuali sanitari dipendenti, risguardante la stazatura dei bastimenti mercantili germanici nei porti del litorale austro-illirico-dalmato.

In seguito ad incarico ricevuto dall' eccelso i. r. Ministero del Commercio con ossequiato dispaccio 3 corr., N° 24299-1490, si dispone che a cominciare dal 1° gennaio 1873 tutti i bastimenti mercantili germanici, che saranno stati stazati secondo la nuova legge di stazatura dell' impero germanico, non vengano sottoposti alla stazatura nè ad alcuna riduzione del tonellaggio nei porti del litorale austro-illirico-dalmato in conformità al § 3 della legge 15 maggio 1871 concernente la stazatura dei bastimenti mercantili marittimi, e che il tonellaggio registrato nei loro documenti di bordo sia risguardato come eguale a quello risultante dall' attuale metodo di stazatura austro-ungarico.

740.

11 novembre 1872.

Dispositions relatives à l'enlèvement des agrès abandonnés sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, Nr. CCLXXVI, Annexe I.)

La Commission Européenne du Danube,

Vu l'article 28 du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube, en date du 8 novembre 1870, portant qu'il est défendu de retirer, sans l'autorisation du Capitaine du port de Soulina, les ancres, chaînes et autres objets abandonnés dans ledit port ou dans la rade extérieure;

Considérant qu'il arrive fréquemment que des objets de même nature soient abandonnés dans le cours du fleuve, en amont du port de Soulina, et que le règlement sus-énoncé ne contient aucune disposition déterminant les formalités à l'accomplissement desquelles il est nécessaire que l'enlèvement desdits objets soit subordonné, dans l'intérêt des ayants-droit;

Considérant qu'il convient de donner, sous ce rapport, à l'Inspecteur général de la navigation, pour la partie du fleuve comprise dans son ressort de police, les mêmes attributions que celles qui sont exercées, à l'embouchure, par le Capitaine du port de Soulina; 1872

Arrête les dispositions dont la teneur suit:

Article 1.

Les ancres, chaînes et autres objets abandonnés par les navigateurs sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha et en amont de la limite supérieure du port de Soulina, telle qu'elle est déterminée par l'article 12 du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870, ne peuvent être retirés par qui que ce soit, sans une autorisation écrite de l'Inspecteur-général de la navigation.

Article 2.

L'Inspecteur général délivre, s'il y a lieu, cette autorisation, et règle le mode d'enlèvement, ainsi que la destination des objets abandonnés, dans la forme prescrite pour les objets abandonnés à l'embouchure, par le paragraphe douze de l'instruction au Capitaine du port de Soulina, arrêtée par la Commission européenne, le 5 juillet 1871, en exécution de l'article 9 de l'acte public du 2 novembre 1865.

Article 3.

Toute contravention aux dispositions des articles un ou deux ci-dessus est punie d'une amende de dix francs au moins et de cinquante francs au plus.

Article 4.

L'Inspecteur-général prononce, en premier ressort, sur les contraventions commises contre les présentes dispositions.

Les articles cent quarante-sept à cent cinquante-trois inclusivement du règlement de navigation et de police du 8 novembre 1870 sont applicables à ces mêmes contraventions, notamment pour ce qui concerne l'appel.

Article 5.

Les présentes dispositions entreront en vigueur le premier mars mil huit cent soixante-treize.

Fait à Galatz, le onze novembre 1872.

Signé: *Radowitz.* C. G. *Gordon.*
Schlechta. B. *Berio.*
A. *d'Avril.* J. *Zinoview.*

1872

741.

11 novembre 1872.

Disposition additionnelle à l'article 61 du règlement de navigation et de police du Bas-Danube, limitant la largeur des radeaux qui naviguent dans le bras de Soulina.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube, Nr. CCLXXVI, Annexe II.

La Commission européenne du Danube,

Vu les articles 61 et 155 du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube, en date du 8 novembre 1870;

Considérant que les radeaux ou trains de bois de grandes dimensions continuent à causer de sérieuses entraves à la navigation, dans le bras de Soulina, malgré l'obligation, qui leur est imposée de s'y faire remorquer à la vapeur;

Considérant que ces inconvénients démontrent la nécessité de limiter la largeur de ces corps flottants, difficiles à gouverner, dans la proportion de la moindre largeur des passes navigables du bras de Soulina, laquelle n'excède pas cent pieds anglais, et qu'il paraît opportun, en conséquence, de fixer à la moitié de ce chiffre la largeur maximum des radeaux ou trains de bois;

Arrête les dispositions dont la teneur suit:

Article 1.

Il est ajouté à l'article soixante-un du règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube, du 8 novembre 1870, un deuxième alinéa ainsi conçu:

„En aucun cas, les radeaux ou trains de bois naviguant dans le bras de Soulina et ayant un tirant d'eau de neuf pieds anglais ou au-dessus, ne peuvent avoir une largeur de plus de cinquante pieds anglais. Tout radeau ou train de bois ayant une largeur plus considérable est tenu de suspendre sa navigation dans ledit bras, sur la réquisition des agents de la police fluviale, et de réduire sa dimension à la limite fixée ci-dessus, sans préjudice à l'application de l'amende édictée par le deuxième alinéa de l'article cent trente du présent règlement.“

Article 2.

La disposition additionnelle qui précède entrera en vigueur le premier mars mil huit cent soixante-treize.

Fait à Galatz, le 11 novembre 1872.

Signé: *Radowitz.* C. G. *Gordon.*
Schlechta. B. *Berio.*
A. *d'Avril.* J. *Zinoview.*

742.

1872

19 novembre 1872.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant un changement de l'article XVIII, point 5, du règlement annexé à la convention télégraphique internationale de Rome.

(T. V. B. 1872, Nr. 33.)

Abänderung des Artikels XVIII, Punkt 5, des Reglements zum internationalen römischen Telegraphenvertrage.

Zufolge Beschlusses der dem internationalen Telegraphenvertrage ddo. Rom, den 14. Jänner 1872 beigetretenen Telegraphenverwaltungen sind die am Schlusse des Artikels XVIII, Punkt 5, des Reglements zu obigem Vertrage vorkommenden Worte *„en réservant le règlement ultérieur de la somme déposée“* zu streichen, und hat der fragliche fünfte Punkt des Artikels XVIII mit dem Worte *„approximativement“* zu enden.

Im Sinne dieses Beschlusses sind auch in der deutschen Uebersetzung des Reglements die Worte „unter Vorbehalt der nachträglichen Abrechnung über die hinterlegte Gebühr“ zu löschen, und sohin in Zukunft die vom Aufgeber der Ursprungsdepesche für die Antwortdepesche hinterlegten Antwortgebühren künftighin stets ungeschmälert an den Adressaten der ersteren Depesche zu erfolgen.

743.

26 nov. 1872.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de la constatation médicale d'aliénation mentale de sujets russes.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des Justizministeriums an sämmtliche k. k. Oberlandesgerichte.

In Gemässheit eines in letzter Zeit von dem russischen Senate decretirten Gesetzes soll jeder russische Unterthan, welcher während seines Aufenthaltes im Auslande in Geisteszerrüttung verfällt, nach dem Gesetze des Landes, in welchem er sich aufhält, einer ärztlichen Erhebung seines Geisteszustandes unterzogen werden, und zwar in Gegenwart eines wirklichen Mitgliedes der kaiserl. Botschaft oder jenes russischen Consulates, welches an dem Orte der Untersuchung seinen Amtssitz hat. Dieses Gesetz enthält insoferne eine Modification der

1872 gegenwärtigen Bestimmungen (Justizministerial-Erlass vom 7. April 1863, Nr. 3012), als bisher nur die Anwesenheit eines einfachen Delegirten der Botschaft oder des Consulates, der kein Beamter derselben zu sein brauchte, erforderlich war.

Eine Ausnahme von dieser Vorschrift könnte nur dann erfolgen, wenn der Ort, an welchem die ärztliche Untersuchung stattfindet, von dem Amtssitze der russischen Botschaft oder dem russischen Consulate zu weit entfernt ist, in welchem Falle es genügt, wenn ein Delegirter, welchen die Botschaft bezeichnen würde, bei dem betreffenden Acte intervenirt, sowie diess bisher geschah.

Das k. k. Oberlandesgericht wird in Folge dessen beauftragt, die unterstehenden Gerichte anzuweisen, in jenen Fällen, in welchen es sich um die Erhebung des Geisteszustandes eines russischen Unterthans handelt, soferne diess mit Rücksicht auf den Ort, wo diese Erhebung stattfindet, ausführbar ist, ein wirkliches Mitglied der kaiserl. russischen Botschaft oder jenes russischen Consulates, welches am Orte der Untersuchung seinen Amtssitz hat, zu der Erhebung, und zwar die Mitglieder der kaiserl. russischen Botschaft durch ein unmittelbar an das k. und k. Ministerium des Aeussern gerichtetes Ansuchen, die Mitglieder der kaiserl. russischen Consulate durch ein unmittelbar an das Consulat gerichtetes Ersuchen, einzuladen und denselben beizuziehen.

In allen übrigen Fällen hat es bei den Bestimmungen des Justizministerial-Erlasses vom 7. April 1863, Z. 3012, sein Verbleiben.

744.

28 novembre 1872.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage délivrés en conformité de la règle I anglaise par le bureau à Soulina de la commission européenne du Danube.

(Annuario marittimo 1873, p. 231.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo di data Trieste 28 novembre 1872 N. 10757, diretto a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionari portuali sanitarî dipendenti, concernente la stazatura nei porti austro-illirico-dalmati di quei bastimenti mercantili che sono muniti di regolari certificati di stazatura rilasciati in base alla regola I inglese dall' Ufficio rispettivo esistente presso la Commissione europea del Danubio in Sulinà.

In relazione a dispaccio 9 corr., Nr 26157, dell' eccelso i. r. Ministero del commercio, si dispone che quei bastimenti mercantili muniti di regolari certificati di stazatura rilasciati in base alla regola I

inglese dall' Ufficio rispettivo esistente presso la Commissione europea del Danubio in Sulinà, vadano esenti nei porti appartenenti al territorio giurisdizionale di questo Governo dalla stazatura prescritta dalla legge 15 maggio 1871, e che il tonellaggio indicato ne certificato predetto venga risguardato come tonnellagio austro-ungarico.

745.

29 nov. 1872.

Ordonnance du Ministère I. R. de la justice concernant la simplification de la correspondance entre les autorités judiciaires I. R. autrichiennes et celles de l'Italie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des Justizministeriums betreffend die Vereinfachung der Correspondenz zwischen den k. k. österreichischen und den königl. italienischen Gerichtsbehörden.

An sämmtliche k. k. Oberlandesgerichte.

Die königl. italienische Regierung hat Beschwerde geführt, dass das mit der Justizministerial-Verordnung vom 23. August 1872, R. G. Bl. 131, kundgemachte Uebereinkommen wegen Vereinfachung der Correspondenz zwischen den k. k. österreichischen und den königl. italienischen Gerichtsbehörden von vielen Gerichten noch derzeit nicht beobachtet wird. Die k. u. k. Gesandtschaft in Rom bestätigt diese Angaben und fügt aus eigener Wahrnehmung bei, dass manche k. k. Oberlandesgerichte noch fortfahren, für einfache Rogatorien in Civil- und Strafsachen an Appellhöfe des Königreiches Italien, die diplomatische Vermittlung in Anspruch zu nehmen.

Da ein solcher Vorgang dem beabsichtigten, auf Vereinfachung und Beschleunigung der Rechtspflege gerichtete Zwecke entgegensteht, wird das k. k. Oberlandesgericht angewiesen, die obgedachte Verordnung des Justizministeriums selbst genau zu beobachten und auch die unterstehenden Gerichte, welchen dieser Erlass bekannt zu geben ist, zur strengen Befolgung zu verhalten.

1872 **746.**

17 décembre 1872.

Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'abolition de la franchise postale pour les correspondances et autres envois postaux entre les autorités austro-hongroises et allemandes.

(F. V. B. 1872, Nr. 41.)

Aufhebung der bisherigen Portofreiheit für die im Wechselverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland vorkommenden ämtlichen Brief- und Fahrpostsendungen.

Laut Mittheilung des k. k. Handelsministeriums vom 2. December 1872, Z. 34888-1934, wird nach dem neuen, in Berlin am 7. Mai 1872 abgeschlossenen Postvertrage zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland mit Einschluss von Luxemburg vom 1. Jänner 1873 an nur die Correspondenz der Mitglieder der Regentenfamilien in den Gebieten der vertragschliessenden Theile unter einander, ferner die Correspondenz in Postdienst- und in Telegraphendienstangelegenheiten portofrei befördert, und werden alle anderen bisherigen Portofreiheiten im Wechselverkehre zwischen Oesterreich-Ungarn und deutschen Staaten, daher auch jene in reinen Staatsdienstangelegenheiten von Staats- und anderen öffentlichen Behörden des einen Gebietes mit solchen Behörden eines anderen deutschen Gebietes aufgehoben.

Demgemäss werden alle inländischen Behörden und Aemter vom 1. Jänner 1873 an die Brief- und Fahrpostsendungen nach Deutschland und Luxemburg, von welchen sie wünschen, dass sie den Adressaten portofrei ausgefolgt werden, bei der Aufgabe, und zwar die Briefpostsendungen mittelst Briefmarken zu frankiren haben, widrigens dieselben mit Porto belastet werden würden.

Dessgleichen werden denselben die unfrankirten Sendungen aus Deutschland und Luxemburg nur gegen Bezahlung des darauf haftenden Porto ausgefolgt werden.

Das Franco beträgt für einen einfachen, 15 Gramm = 1 Zollloth schweren Brief 5 Neukreuzer, und für einen Brief über 15 bis 250 Gramm = 15 Zollloth 10 Neukreuzer.

Wird die Vorauszahlung unterlassen, so beträgt das Porto für den einfachen Brief 10 Neukreuzer und bei grösserem Gewichte bis einschliesslich 250 Gramm = 15 Zollloth 15 Neukreuzer.

Für Drucksachen wird unter der Bedingung, dass die Gebühr vorausbezahlt wird, bis zum Gewichte von 250 Gramm = 15 Zollloth der Satz von 2 Neukreuzer, für je 50 Gramm = 3 Zollloth und bei dem Gewichte von mehr als 15 Loth bis 1 Pfund, das ist das

höchste bei der Briefpost zulässige Gewicht, der Satz von 15 Neu- 1872
kreuzern erhoben.

Wird die Gebühr nicht vorausbezahlt, so werden die Sendungen mit Drucksachen wie unfrankirte Briefe taxirt.

Die für den internen Verkehr in Oesterreich-Ungarn normirten Portofreiheiten bleiben selbstverständlich aufrecht.

747.

9 janvier 1873. 1873

Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et le Portugal. Conclue à Lisbonne. Ratifiée à Vienne, le 30 avril 1874. Ratifications échangées à Lisbonne, le 10 août 1874.

(R. G. B. 1874, Nr. 135.)

Consular- und Verlassenschafts-Convention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Portugal vom 9. Jänner 1873. Abgeschlossen zu Lissabon am 9. Jänner 1873, von Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 30. April 1874 und in den beiderseitigen Ratificirungen zu Lissabon ausgewechselt am 10. August 1874.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro atque Majestatis Suae, Lusitaniae Regis, Plenipotentiario de functionibus, privilegiis et immunitatibus eorum, qui in Utriusque Nostrum ditionibus munera consularia obeunt, nec non de officiorum judicialium et consularium tractationibus, quae haereditates relictas utriusque subditorum concernunt, Conventio die nono mensis Januarii, anni millesimi octingentesimi septuagesimi tertii, Lisbonae inita et signata est, tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves,

désirant déterminer, avec toute l'extension et la clarté possibles, les droits, priviléges et immunités réciproques des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents consulaires, Chanceliers, ou Secrétaires, ainsi que leurs fonctions et les obligations auxquelles ils seront respectivement soumis dans la Monarchie Austro-Hongroise

1878 et en Portugal, y compris Ses possessions d'outre-mer, ont résolu de conclure une Convention consulaire et ont nommé, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur et Roi:

le Sieur Aloyse Baron de Dumreicher-Oesterreicher, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près Sa Majesté Très fidèle, Chevalier de l'ordre de la Couronne de fer de deuxième classe et de l'ordre Impérial de Léopold d'Autriche, Grand' Croix de l'ordre du Christ etc. etc.;

Sa Majesté le Roi de Portugal et des Algarves:

le Sieur Jean de Andrade-Corvo, Son Conseiller, Pair du Royaume, Ministre et Secrétaire d'État au Département des affaires étrangères, Professeur de l'École polytechnique de Lisbonne, Commandeur de l'ordre ancien, très noble et illustre de Santjago pour le mérite scientifique, littéraire et artistique et de l'ordre du Christ, Grand' Croix de l'ordre Impérial de Léopold d'Autriche et de l'ordre Royal de Charles III d'Espagne etc. etc.;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article I.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté d'établir des Consuls-Généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents consulaires dans les ports ou places de commerce de l'autre Partie, y compris les possessions d'outre-mer et les Colonies. Elles se réservent, toutefois, le droit de désigner les localités qu'elles jugeraient convenables d'excepter, pourvu que cette réserve soit également appliquée à toutes les Puissances.

Les Consuls-Généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents consulaires, établis dans les territoires d'état de l'une ou de l'autre des Hautes Parties contractantes, conformément aux dispositions de cet article, pourront exercer les attributions qui leur sont reconnues par la présente Convention, dans toute l'étendue du Gouvernement ou du district dont leur résidence est le chef-lieu.

Les dits fonctionnaires ou agents seront réciproquement admis et reconnus en présentant leurs provisions selon les règles et formalités établies dans les pays respectifs.

L'exéquatur nécessaire pour le libre exercice de leurs fonctions leur sera délivré sans frais, et, sur la production du dit exéquatur, l'autorité supérieure du lieu de leur résidence prendra immédiatement les mesures nécessaires, pour qu'ils puissent s'acquitter des devoirs de leur charge et qu'ils soient admis à la jouissance des exemptions, prérogatives, honneurs, immunités et priviléges, qui y sont attachés.

Article II. 1873

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, ainsi que leurs Chanceliers, jouiront dans les pays respectifs des priviléges généralement attribués à leur charge. tels que l'exemption des logements et contributions militaires et celle de toutes les contributions directes, tant personnelles que mobilières ou somptueuses, ordinaires ou extraordinaires, à moins toutefois qu'ils ne soient citoyens du pays dans lequel ils résident, qu'ils ne fassent le commerce ou qu'ils n'exercent quelque industrie, pour lesquels cas ils seront soumis aux mêmes taxes, charges et impositions que les autres particuliers.

Il est bien entendu que les contributions auxquelles l'un de ces agents pourrait être sujet à raison des propriétés foncières qu'il posséderait dans la Monarchie Austro-Hongroise ou en Portugal, ne sont point comprises dans l'exemption ci-dessus mentionnée.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires jouiront, en outre, de l'immunité personnelle excepté pour les faits et actes que la législation pénale du pays dans lequel ils résident qualifie de crimes.

S'ils sont négociants, la contrainte par corps ne pourra leur être appliquée que pour les seuls faits de commerce et non pour causes civiles.

Article III.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, et leurs Chanceliers, sujets de l'État qui les nomme, ne pourront être sommés à comparaître comme témoins devant les tribunaux.

Quand la justice locale aura besoin de recueillir auprès d'eux quelque déclaration juridique, elle devra se transporter à leur domicile pour la recevoir de vive voix, ou déléguer, à cet effet, un fonctionnaire compétent, ou bien la leur demander par écrit.

Article IV.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, pourront placer au-dessus de la porte extérieure de leur maison leur écusson d'office avec une inscription portant les mots: „Consulat de . . . . . .“

Ils pourront également arborer leur pavillon officiel sur la maison consulaire aux jours de solennités publiques ou dans les autres circonstances d'usage, à moins qu'ils ne résident dans la ville où se trouverait la Légation de leur Souverain.

Ils pourront, de même, arborer le pavillon sur le bateau qu'ils monteraient dans le port pour l'exercice de leurs fonctions.

1873 Il est bien entendu que ces marques extérieures ne pourront jamais être interprétées comme constituant un droit d'asyle.

Article V.

Les archives consulaires seront inviolables en tout temps, et les autorités locales ne pourront sous aucun prétexte visiter ni saisir les papiers qui en font partie.

Ces papiers devront toujours être complétement séparés des livres ou papiers relatifs au commerce ou à l'industrie que pourraient exercer les fonctionnaires consulaires respectifs.

Article VI.

En cas d'empêchement, d'absence ou de décès des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, les Élèves-Consuls, les Chanceliers et Secrétaires qui auront été présentés antérieurement en la dite qualité aux autorités respectives, seront de plein droit admis à exercer par intérim les fonctions consulaires, sans empêchement ni obstacle de la part des autorités locales qui leur donneront au contraire dans ce cas toute aide et assistance, et qui les feront jouir pendant la durée de leur gestion intérimaire de tous les droits, immunités et priviléges stipulés dans la présente Convention en faveur des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires.

Article VII.

Les Consuls-Généraux et Consuls, dûment autorisés par leurs Gouvernements, seront libres d'établir des Vice-Consuls ou Agents consulaires dans les différents ports, villes ou lieux de leur arrondissement consulaire, où le bien du service qui leur est confié l'exigera, sauf, bien entendu, l'approbation et l'exéquatur des Gouvernements respectifs. Ces Vice-Consuls ou Agents consulaires pourront être indistinctement choisis parmi les sujets des Hautes Parties contractantes, comme parmi les étrangers, et seront munis d'un brevet délivré par le Consul qui les aura nommés et sous les ordres duquel ils devront être placés. Ils jouiront, d'ailleurs, des mêmes priviléges et immunités stipulés par la présente convention en faveur des Consuls, sauf les exceptions consacrées par l'article II.

Article VIII.

Les Consuls-Généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents consulaires pourront s'adresser aux autorités de leur arrondissement et au besoin, à défaut d'Agent diplomatique de leur nation, recourir au Gouvernement suprême de l'État auprès duquel ils exercent leurs fonctions, pour réclamer contre toute infraction aux traités ou conventions existant entre les Hautes Parties contractantes ou contre

tout abus dont leurs nationaux auraient à se plaindre, et ils auront 1873
le droit de faire toutes les démarches qu'ils jugeraient nécessaires pour obtenir prompte et bonne justice.

Article IX.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Cousuls ou Agents consulaires, ainsi que leurs Chanceliers, auront le droit de recevoir dans leurs Chancelleries, au domicile des parties ou à bord des navires de leur nation, les déclarations et autres actes que les capitaines, équipages, passagers, négociants ou citoyens de leur nation voudront y passer, même leurs testaments ou dispositions de dernière volonté, et tous autres actes notariés, y compris les contrats de toute espèce.

Ils pourront en outre recevoir les simples actes conventionnels passés entre un ou plusieurs de leurs nationaux et d'autres personnes du pays dans lequel ils résident.

Ces actes seront rédigés dans les formes requises par les lois de l'État auquel appartient le Consul, sauf l'accomplissement de toutes les formalités exigées par les lois du pays où l'acte devra recevoir son exécution, et ils auront, tant en justice que hors de justice, devant les autorités des Hautes Parties contractantes la même force et valeur, que s'ils avaient été passés devant les officiers publics ou ministériels compétents dans l'un ou l'autre territoire d'état des susdits Contractants.

Si l'acte a pour objet une constitution d'hypothèque, ou toute autre transaction, sur des immeubles situés dans le pays où le Consul réside, il devra être dressé dans les formes requises et selon les dispositions spéciales des lois de ce même pays.

Les Consuls-Généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents consulaires respectifs, pourront traduire et légaliser toute espèce de documents émanés des autorités ou fonctionnaires de leur pays; et ces traductions auront dans le pays de leur résidence la même force et valeur, que si elles eussent été faites par les interprètes jurés du pays.

Article X.

Les sujets des deux Hautes Parties contractantes pourront disposer par testament, legs, donation ou autrement, de tous les biens qu'ils posséderaient dans les territoires des États respectifs.

Ils seront habiles à recevoir de la même manière que les nationaux, les biens situés dans un territoire de l'autre Partie contractante, lesquels leur seraient dévolus à titre de donation, legs, testament, ou même par succession ab intestato, et les dits héritiers, légataires ou donataires ne seront pas tenus à acquitter des droits de succession ou mutation autres, ni plus élevés, que ceux qui seraient imposés, dans les cas semblables, aux nationaux eux-mêmes.

1873 La succession aux biens immobiliers sera régie par les lois du pays dans lequel les immeubles seront situés, et la connaissance de toute demande ou contestation concernant les successions immobilières appartiendra exclusivement aux tribunaux du pays.

Les réclamations relatives aux successions mobilières, ainsi qu'aux droits de succession sur les effets mobiliers, laissés sur un territoire de l'une des Parties contractantes par des sujets de l'autre Partie, soit qu'à l'époque de leur décès ils y fussent établis, soit qu'ils fussent simplement de passage, seront jugées par les tribunaux ou autorités compétentes de l'État auquel appartenait le défunt, et conformément aux lois de cet État.

Article XI.

En cas de décès d'un sujet de l'une des Hautes Parties contractantes sur un des territoires de l'autre, les autorités locales devront en donner avis immédiatement au Consul-Général, Consul, Vice-Consul ou Agent consulaire le plus rapproché du lieu de décès. Ceux-ci de leur côté devront donner le même avis aux autorités locales, lorsqu'ils auront été informés les premiers.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires de la nation du défunt, auront le droit de procéder successivement aux opérations suivantes :

1° Apposer les scellés, soit d'office, soit à la demande des parties interessées, sur tous les effets, meubles et papiers du défunt, en prévenant de cette opération l'autorité locale compétente qui, dans le cas où les lois du pays le lui prescrivent, pourra y assister et apposer également les scellés. Lorsqu'elle aura été informée la première du décès et en tant que, suivant les lois du pays, elle est tenue à opposer les scellés sur la succession, l'autorité locale invitera l'autorité consulaire à procéder en commun à cet acte.

Dans le cas où l'apposition immédiate des scellés paraîtrait absolument nécessaire, mais où cette opération, par suite de la distance des lieux ou par d'autres motifs, ne pourrait avoir lieu en commun, l'autorité locale aura la faculté de mettre les scellés préalablement sans le concours de l'autorité consulaire, et vice-versa, sauf à informer l'autorité qui ne sera pas intervenue, et qui sera libre de croiser en suite son sceau avec celui déjà apposé.

Les scellés de l'autorité locale et réciproquement ceux de l'autorité consulaire, ne devront pas être levés, sans que ladite autorité assiste à cette opération.

Toutefois, si après un avertissement adressé par l'autorité consulaire à l'autorité locale ou vice-versa, pour l'inviter à assister à la levée des doubles scellés, l'autorité à qui l'invitation a été adressée, ne s'était pas présentée dans un délai de quarante-huit heures, à

compter de la réception de l'avis, l'autre autorité pourrait procéder 1
seule à ladite opération.

2° Former l'inventaire de tous les biens mobiliers et effets du défunt, après en avoir prevénu, dans la forme sus-indiquée l'autorité locale.

Celle-ci, si elle croyait devoir assister à cet acte, apposera sa signature sur les procès-verbaux dressés en sa présence.

3° Ordonner la vente aux enchères publiques de tous les objets mobiliers de la succession, ab intestat ou testamentaire, qui pourraient se détériorer et de ceux d'une conservation difficile, comme aussi des récoltes et effets pour la vente desquels il se présentera des circonstances favorables.

L'autorité consulaire en préviendra l'autorité locale, afin que la vente soit faite dans les formes prescrites et par l'autorité compétente d'après les lois du pays. Dans le cas où ce serait l'autorité locale qui aurait à effectuer cette vente, elle devra inviter l'autorité consulaire à y assister.

4° Déposer en lieu sûr les effets et valeurs inventariés, conserver le montant des créances que l'on réalisera, ainsi que le produit des ventes que l'on percevra, dans la maison consulaire, ou les confier à quelque autre personne présentant toutes garanties.

Ces dépôts devront avoir lieu, dans l'un ou l'autre cas, d'accord avec l'autorité locale, appelée à assister aux opérations antérieures, s'il se présente des sujets du pays ou d'une Puissance tierce comme intéressés dans la succession, et en tant qu'ils s'agirait de garantir les droits de succession ou de mutation à payer suivant les lois du pays.

5° En cas d'insuffisance des valeurs de la succession pour satisfaire au payement intégral des créances, tous les documents, effets ou valeurs appartenant à cette succession devront, sur la demande des créanciers faite dans les voies légales établies dans chacun des deux pays, être remis à l'autorité judiciaire ou aux syndics de la faillite, selon qu'il appartiendra, l'autorité consulaire demeurant chargée, en cas d'urgence, de représenter ses nationaux, héritiers ou légataires, absents, mineurs et incapables.

En tout cas, l'autorité consulaire ne pourra faire la délivrance de la succession ou de son produit aux héritiers légitimes ou à leurs mandataires, qu'après avoir fait acquitter toutes les dettes que le défunt pourrait avoir contractées dans le pays.

6. Administrer eux-mêmes ou par une personne qu'ils nommeront sous leur responsabilité, la partie mobilière de la succession et même liquider les successions purement mobilières; à moins que le délai, fixé par l'autorité locale selon les lois du pays, pour présenter les réclamations au nom de leurs nationaux ou des sujets d'une tierce

1873 Puissance résidant dans le pays, ne soit pas encore expiré ou qu'il ne s'élève quelque contestation à l'égard de pareilles réclamations; car dans ces deux cas, l'autorité consulaire devra surseoir à la liquidation et se bornera à des mesures administratives qui ne pourraient entraver l'acquittement des réclamations précitées.

La décision à l'égard de ces réclamations, en tant qu'elles ne reposent pas sur le titre d'hérédité ou de legs, appartiendra exclusivement aux tribunaux du pays.

Après que le jugement, concernant les réclamations sus-mentionnées, réservées à la décision des tribunaux du pays, aura été prononcé, ou après que la somme requise pour leur acquittement aura été déterminée, l'entière succession mobilière, en tant qu'elle ne serait pas engagée à titre de caution, devra, après la levée des scellés apposés par l'autorité locale, être remise, pour en disposer ultérieurement, à l'autorité consulaire.

Article XII.

Lorsqu'un sujet d'une des Hautes Parties contractantes se trouvera intéressé dans la succession, ouverte sur un des territoires de l'autre Partie, soit d'un sujet du même pays, soit d'un régnicole, soit même d'un étranger, les autorités locales devront informer de l'ouverture de la succession le Consul-Général, Cousul, Vice-Consul ou Agent consulaire le plus rapproché du lieu de décès.

Article XIII.

Lorsqu'un sujet autrichien ou hongrois en Portugal, y compris les possessions d'outre-mer, ou un sujet portugais dans la Monarchie austro-hongroise, sera décéde sur un point, où il ne se trouve pas d'autorité consulaire de sa nation, l'autorité locale compétente procédera, conformément à la législation du pays, à l'inventaire des effets et à la liquidation des biens qu'il aura laissés, et devra donner avis, dans le plus bref délai possible, du résultat de ces opérations à la légation de la nation du défunt ou à l'autorité consulaire la plus voisine du lieu où se sera ouverte la succession ab intestat ou testamentaire.

Mais dès l'instant que le Consul-Général, Consul, Vice-Consul ou Agent consulaire le plus rapproché du point où se serait ouverte ladite succession se présenterait personnellement ou aurait envoyé un délégué sur les lieux, l'autorité locale qui sera intervenue, devra se conformer aux prescriptions de l'article XI de cette Convention.

Article XIV.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires des Hautes Parties contractantes, connaîtront exclusivement des

actes d'inventaires et des autres opérations pratiquées pour la conservation des biens et objets de toute nature laissés par les gens de mer et les passagers de leur nation qui décéderaient à terre ou à bord des navires de leur pays, soit pendant la traversée, soit dans le port de leur arrivée. 1873

Les gages et effets ayant appartenu aux susdites personnes, mortes à bord d'un navire de l'autre pays, seront remis, dans le port d'arrivée, à l'autorité compétente du pays du défunt ou entre les mains de l'autorité consulaire de sa nation.

Article XV.

Les Consuls-Généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents consulaires, pourront aller personnellement ou envoyer des délégués à bord des navires de leur nation, après qu'ils auront été admis en libre pratique; interroger le capitaine et l'équipage; examiner les papiers de bord; recevoir les déclarations sur leur voyage, leur destination et les incidents de la traversée; dresser les manifestes et faciliter l'expédition de leurs navires, enfin les accompagner devant les tribunaux et dans les bureaux de l'administration du pays, pour les assister et leur servir d'interprète et d'agent dans les affaires qu'ils auraient à suivre, ou les demandes qu'ils auraient à former, sauf les cas prévus par les lois commerciales en vigueur dans les territoires d'état des Hautes Parties contractantes, aux dispositions desquelles la présente clause n'oppose aucune dérogation.

Il est convenu que les fonctionnaires de l'ordre judiciaire et les officiers et agents de la douane ne pourront, en aucun cas, opérer ni visites ni recherches à bord des navires de commerce, sans en avoir donné préalablement avis à l'autorité consulaire de la nation à laquelle ces navires appartiennent, afin qu'elle puisse assister à la visite. Ils devront également prévenir en temps utile les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, pour qu'ils assistent aux déclarations que les capitaines et les équipages auront à faire devant les tribunaux et dans les administrations locales, afin d'éviter ainsi toute erreur ou fausse interprétation qui pourrait nuire à l'exacte administration de la justice.

L'invitation qui sera adressée, à cet effet, aux Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, indiquera une heure précise, et si ces fonctionnaires ne s'y rendaient pas en personne ou ne se faisaient pas représenter par un délégué, il sera procédé en leur absence.

Il est bien entendu que le présent article ne s'applique pas aux mesures prises par les autorités locales, conformément aux règlements de la police, de la douane et de la santé, lesquels continueront d'être appliqués en dehors du concours des autorités consulaires.

1873

Article XVI.

En tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et déchargement des navires et la sûreté des marchandises, biens et effets, on observera les lois, ordonnances et règlements du pays.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, seront chargés exclusivement du maintien de l'ordre intérieur à bord des navires de leur nation. En conséquence, ils règleront eux-mêmes les contestations de toute nature qui seraient survenues entre les capitaines, les officiers de vaisseau et les matelots, et spécialement celles relatives à la solde et à l'accomplissement des engagements réciproquement contractés.

Les autorités locales ne pourront intervenir que lorsque les désordres survenus à bord des navires seraient de nature à troubler la tranquillité et l'ordre public à terre ou dans le port, ou quand une personne du pays ou ne faisant pas partie de l'équipage s'y trouvera mêlée.

Dans tous les autres cas, les autorités précitées se borneront à prêter tout appui aux Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, si elles en sont requises par eux, pour faire arrêter et renvoyer à bord ou conduire provisoirement en prison tout individu inscrit sur le rôle de l'équipage, chaque fois que, pour un motif quelconque, les dits Agents le jugeront convenable.

Article XVII.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leurs pays, les marins et toute autre personne faisant, à quelque titre que ce soit, partie des équipages des navires de leur nation, dont la désertion aurait eu lieu sur un des territoires même de l'une des Hautes Parties contractantes.

A cet effet, ils devront s'adresser par écrit aux autorités locales compétentes et justifier, au moyen de la présentation des registres du bâtiment ou du rôle de l'équipage, ou, si le navire était parti, en produisant une copie authentique de ces documents, que les personnes réclamées faisaient réellement partie de l'équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise des déserteurs ne pourra être refusée.

On donnera, en outre, aux Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires tout secours et toute assistance pour la recherche et l'arrestation de ces déserteurs, qui seront conduits dans les prisons du pays et y seront détenus à la demande et aux frais de l'autorité consulaire, jusqu'à ce que celle-ci trouve une occasion de les faire partir.

Cet emprisonnement ne pourra durer plus de trois mois, après 1873
lesquels, et moyennant un avis donné au fonctionnaire consulaire trois jours à l'avance, la liberté sera rendue au prisonnier, qui ne pourra être incarcéré de nouveau pour la même cause.

Toutefois, si le déserteur avait commis quelque délit à terre, l'autorité locale pourrait surseoir à l'extradition, jusqu'à ce que le tribunal eût rendu sa sentence et que celle-ci eût reçu pleine et entière exécution.

Les Hautes Parties contractantes conviennent que les marins ou autres individus de l'équipage, sujets du pays dans lequel s'effectuera la désertion, sont exceptés des stipulations du présent article.

Article XVIII.

Toutes les fois qu'il n'y aura pas de stipulations contraires entre les armateurs, chargeurs et assureurs, les avaries que les navires des deux pays auront souffertes en mer, soit qu'ils entrent dans les ports respectifs volontairement ou par relâche forcée, seront réglées par les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires de leur nation, à moins que des sujets du pays dans lequel résideront lesdits Agents, ou ceux d'une tierce Puissance, ne soient intéressés dans ces avaries; dans ce cas et à défaut de compromis amiable entre toutes les parties intéressées, elles devront être réglées par l'autorité locale.

Article XIX.

Lorsqu'un navire appartenant au Gouvernement ou à des sujets de l'une des Hautes Parties contractantes fera naufrage ou échouera sur le littoral de l'autre, les autorités locales devront porter le fait à la connaissance du Consul-Général, Consul, Vice-Consul ou Agent consulaire de la circonscription, et, à son défaut, à celle du Consul-Général, Consul, Vice-Consul ou Agent consulaire le plus voisin du lieu de l'accident.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires autrichiens ou hongrois qui naufrageraient ou échoueraient dans les eaux territoriales du Portugal ou des possessions portugaises, seront dirigées par les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires de la Monarchie austro-hongroise.

Réciproquement, toutes les opérations relatives au sauvetage des navires portugais qui naufrageraient ou échoueraient dans les eaux territoriales de la Monarchie austro-hongroise, seront dirigées par les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires de Portugal.

L'intervention des autorités locales respectives n'aura lieu que pour assister l'autorité consulaire, maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs étrangers à l'équipage, et assurer l'exécution

1873 des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées.

En l'absence et jusqu'à l'arrivée des Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires ou de la personne qu'ils délégueront à cet effet, les autorités locales devront prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des objets qui auront été sauvés du naufrage.

L'intervention des autorités locales dans ces différents cas ne donnera lieu à la perception de frais d'aucune espèce, hors ceux que nécessiteront les opérations de sauvetage et la conservation des objets sauvés, ainsi que ceux auxquels seraient soumis, en pareil cas, les navires nationaux.

En cas de doute sur la nationalité des navires naufragés, les dispositions mentionnées dans le présent article seront de la compétence exclusive de l'autorité locale.

Les Hautes Parties contractantes conviennent, en outre, que les marchandises et effets sauvés ne seront sujets au payement d'aucun droit de douane, à moins qu'on ne les destine à la consommation intérieure.

Article XX.

Les Consuls-Généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents consulaires, ainsi que les Élèves-Consuls ou Chanceliers jouiront dans les territoires d'état des Hautes Parties contractantes de toutes les exemptions, prérogatives, immunités et priviléges qui sont accordés ou seraient accordés aux fonctionnaires de la même classe de la nation la plus favorisée.

Article XXI.

La présente Convention aura la durée de dix ans et entrera en vigueur un mois après l'échange des ratifications.

Si elle n'est pas dénoncée un an avant la fin de la période susindiquée, elle continuera d'être en vigueur, jusqu'à ce que l'une des Hautes Parties contractantes ait annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, et pendant une année encore, à partir du jour où cette notification aura été faite.

Article XXII.

Les ratifications de la présente Convention seront échangées à Lisbonne aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Lisbonne, en double expédition, le 9 janvier 1873.

(L. S.) Baron Aloyse *de Dumreicher* m. p.
(L. S.) Jean *de Andrade-Corvo* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis, illos omnes 1
et singulos ratos hisce gratosque habere profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos nec ut illis ulla ratione a Nostris contraveniatur permissuros esse.

In quorum fidem praesentes Ratihabitiones Nostrae tabulas Manu Nostra signavimus Sigilloque Nostro Caesareo et Regio appresso firmari jussimus.

Dabantur in Imperiali Urbe Nostra Vienna die trigesima mensis Aprilis anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, Regnorum Nostrorum vigesimo sexto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

(L. S.) *Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Theophilus Comes *a Revertera* m. p.,
C. et R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

748.

9 février 1873.

Convention additionnelle au traité conclu, le 24 décembre 1820, entre l'Autriche et la Bavière à l'égard de la frontière le long des fleuves Saalach et Salzach. Conclue à Vienne. Ratifiée le 6 mai 1873. Ratifications échangées à Vienne, le 15 mai 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 106.)

Additional-Convention vom 9. Februar 1873 zu dem zwischen Oesterreich und Bayern in Betreff der Richtung der nassen Grenze an den Flüssen Saalach und Salzach abgeschlossenen Staatsvertrage vom 24. December 1820. Geschlossen zu Wien am 9. Februar 1873 und von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 6. Mai 1873, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratificationen am 15. Mai 1873 zu Wien erfolgt ist.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

thun kund und bekennen hiermit:

Nachdem zwischen Unserem Bevollmächtigten und jenem Seiner Majestät des Königs von Bayern zur Modificirung derjenigen Bestim-

1873 mungen des zwischen Oesterreich und Bayern am 24. December 1820 abgeschlossenen Staatsvertrages, betreffend die Richtung der nassen Grenze an den Flüssen Saalach und Salzach, welche sich auf die Normalbreite und die Correctionstrace dieser Flüsse beziehen, eine Additional-Convention abgeschlossen und unterzeichnet worden ist, welche lautet, wie folgt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc., Apostolischer König von Ungarn, und Seine Majestät der König von Bayern haben es angemessen erachtet, diejenigen Bestimmungen des zwischen Oesterreich und Bayern am 24. December 1820 abgeschlossenen Staatsvertrages, betreffend die Richtung der nassen Grenze an den Flüssen Saalach und Salzach, welche sich auf die Normalbreite und die Correctionstrace dieser Flüsse beziehen, zu modificiren und zu diesem Zwecke Bevollmächtigte zu ernennen, u. zw.:

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät:

den Herrn Julius Grafen Andrássy von Csik-Szent-Király und Kraszna-Horka, Grosskreuz des königlich ungarischen St. Stephan-Ordens und mehrerer anderer. Orden, k. k. geheimen Rath, Generalmajor, Vorsitzenden im gemeinsamen Ministerrathe, Minister des kaiserlichen Hauses und des Aeussern etc. etc.;

Seine Majestät der König von Bayern:

den Herrn Otto Grafen von Bray-Steinburg, Grosskreuz des königlichen Civil-Verdienstordens der bayerischen Krone, des königlich bayerischen St. Michael- und des kaiserlich österreichischen Leopold-Ordens, wie auch verschiedener anderer Orden, königlich bayerischen Kämmerer, Staatsminister a. D., Staatsrath im ausserordentlichen Dienste, erblichen Reichsrath, ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am k. und k. Hofe etc. etc.;

welche nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehende Artikel vereinbart haben:

Artikel 1.

Die Normalbreite der Saalach wird in der oberen Strecke bis zum Grenzsteine Nr. VIII mit 32·25 Metern und von da abwärts bis zur Einmündung in die Salzach mit 37·95 Metern; ferner die Normalbreite der Salzach von der Einmündung der Saalach bis zum Innflusse mit 113.80 Metern angenommen, und hienach die Trace für diese beiden Flüsse, entsprechend den angeschlossenen Copien der von beiderseitigen Technikern im Jahre 1867 gefertigten Planpausen, in welche die neue Trace eingetragen ist, hergestellt.

Hiebei soll es den beiden Uferstaaten unbenommen bleiben, von Fall zu Fall bei der wirklichen Bauführung solche Aenderungen der Regulirungstrace zu vereinbaren, die nach den jedesmaligen thatsächlichen Flussverhältnissen angemessen erscheinen.

Artikel 2. 1873

Die vorliegende Convention wird gegenseitig ratificirt und die Ratificationen zu Wien in einem Zeitraume von drei Monaten oder wo möglich noch früher ausgetauscht werden.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag, sowie die beigefügten Planlithographien gefertigt, und ihre Siegel beigedrückt,

So geschehen zu Wien, am 9. Februar 1873.

(L. S.) *Andrássy* m. p. (L. S.) *Bray-Steinburg* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Bestimmungen dieser Convention dieselbe gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, dieselbe ihrem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet, und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beifügen lassen.

So geschehen in Unserer Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am sechsten Mai im Jahre des Herrn Eintausend achthundert siebzig drei, Unserer Reiche im fünfundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Graf *Andrássy* m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner k. und k. Apostolischen Majestät:

Theophil Graf *Revertera* m. p.,
k. k. Sectionsrath.

749.

26 février 1873.

Publication du ministére I. R. des finances pour régler le service douanier aux stations de Buchs et St. Margarethen.

(R. G. B. 1873, Nr. 30.)

Kundmachung des Finanzministeriums vom 26. Februar 1873, wegen Regelung des Zolldienstes in den Eisenbahnstationen in Buchs und St. Margarethen, dann der Dienst- und sonstigen Verhältnisse der österreichischen Zollämter daselbst.

In Vollziehung des Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn, Bayern und der Schweiz vom 27. August 1870 (R. G. Bl. Nr. 13 ex 1871), betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau

über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Feldkirch nach Buchs, ist zwischen der k. und k. Regierung und dem schweizerischen Bundesrathe, wegen Regelung des Zolldienstes in den Eisenbahnstationen Buchs und St. Margarethen, dann der Dienst- und sonstigen Verhältnisse der k. k. österreichischen Zollämter daselbst am 2. August 1872 zu Bern nachstehendes Uebereinkommen abgeschlossen worden, welches vom schweizerischen Bundesrathe am 19. September, Namens der k. und k. Regierung aber vom k. und k. Reichsministerium des **Aeussern am 20. November 1872 ratificirt worden ist, und welches nach erfolgtem Austausche der Ratificationen zu Wien am 21. November 1872 mit der Wirksamkeit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder hiermit kundgemacht wird.**

***Pretis* m. p.**

Uebereinkommen zum Vollzuge der Artikel 18 u. s. f. des Staatsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn, Bayern und der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 27. August 1870, über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Feldkirch nach Buchs.

Nachdem unterm 30. Juni und 1. Juli 1871 in Buchs die nöthigen commissionellen Vereinbarungen über die Räumlichkeiten für die vereinigten Zollämter in Buchs und St. Margarethen getroffen worden sind, haben nunmehr die Abgeordneten der betheiligten Staaten, und zwar für Oesterreich:

Herr k. k. Oberfinanzrath P. Eberle,

und für die Schweiz:

die Herren: Bundesrath Naeff und Nationalrath Zündl

über den Zolldienst in den Eisenbahnstationen Buchs und St. Margarethen Nachstehendes festgesetzt:

Artikel 1. Die in den Eisenbahnstationen zu St. Margarethen und Buchs des schweizerischen Cantons St. Gallen aufgestellten österreichischen und schweizerischen Zollämter werden in der für solche Aemter üblichen Weise mit dem Wappenschilde ihres Staates mit der entsprechenden Aufschrift versehen.

Artikel 2. Die Zuweisung und Abgrenzung der für den Zolldienst bestimmten Localitäten geschieht auf Grund der in den am 30. Juni und 1. Juli 1871 in Buchs getroffenen commissionellen Vereinbarungen und im Einvernehmen mit den beiderseitigen Zollverwaltungen ausschliesslich durch die Verwaltung der vereinigten Schweizerbahnen.

Artikel 3. Die in den Eisenbahnstationen St. Margarethen und Buchs aufgestellten österreichischen Zollämter werden mit den vollen Abfertigungsbefugnissen eines Hauptzollamtes I. Classe ausgestattet

und zur Anwendung des abgekürzten Zollverfahrens (Ansageverfahrens) ermächtigt werden.

Sie werden die zollamtliche Abfertigung der Frachtgüter, Postsendungen und Reiseeffecten nach den in Oesterreich bestehenden Vorschriften mit allen gesetzlich zulässigen Erleichterungen vollziehen.

Artikel 4. Bei der zollämtlichen Abfertigung ist darauf zu sehen, dass die Waaren unmittelbar aus der Hand der einen Zollverwaltung in die Hand der anderen übergehen.

Die zollamtliche Untersuchung der Waaren ist zuerst von den Beamten des Staates, aus welchem die Waaren austreten, und dann von den Beamten des Staates, in welchen der Eintritt stattfindet, vorzunehmen, jedoch soll diese Amtshandlung zur Abkürzung des Verfahrens von den Beamten beider Staaten, soweit dies thunlich ist, gleichzeitig oder doch in unmittelbarer Aufeinanderfolge vorgenommen werden.

Den Angestellten der zusammengelegten Aemter ist gestattet, bei der Zollabfertigung des anderen Amtes und bei der Verpackung der Gegenstände in die abgehenden Bahnwagen anwesend zu sein.

Sofern eine Umladung der Waaren unterbleibt, geschieht die Abnahme des zollamtlichen Verschlusses durch die Beamten des betreffenden Staates nur in Anwesenheit der Zollbeamten des anderen Staates, welche sofort ihren Verschluss anlegen.

Artikel 5. Jeder der beiden dieses Uebereinkommen schliessenden Staaten verpflichtet sich, die Auflassung der Sicherstellungen, welche ihm für den Austritt der Durchfuhrgüter aus dem eigenen Gebiete, oder für den Wiederaustritt ausländischer unverzollter Waaren geleistet worden sind, und die für Ausfuhren nach den bestehenden Gesetzen gebührende Nachsicht oder Rückvergütung von Abgaben erst dann eintreten zu lassen, wenn durch eine von dem Eingangsamte des anderen Staates ausgestellte Bescheinigung nachgewiesen wird, dass die Waare bei diesem Amte gestellt und angemeldet worden ist.

Diese Bescheinigung haben die Aemter auf dem kürzesten Wege mittelst Ansatzes auf den gegenseitigen Amtspapieren auszustellen.

Artikel 6. Die beiderseitigen Aemter werden sich gegenseitig ihre Wahrnehmungen über Vorgänge, welche eine Verletzung der gegenseitigen Zollinteressen oder bestehenden Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote erkennen oder besorgen lassen, in kürzestem Wege mittheilen und im Allgemeinen zusammenwirken, um Unterschleife bei dem zollpflichtigen Verkehre auf den genannten Bahnhöfen und auf der von denselben zur österreichisch-schweizerischen Grenze führenden Eisenbahnstrecke, sowie überhaupt Vergehen gegen die Zollvorschriften des anderen Staates zu verhindern, oder — wenn dieselben bereits vollzogen worden sind — zur Entdeckung zu bringen.

1873 Die Oberbeamten beider Aemter, sowie die denselben vorgesetzten Organe der beiderseitigen Zollverwaltungen, dann die eigens zu diesem Zwecke delegirten höheren Beamten sind berechtigt, in die Zollregister und Registerbeilagen, soweit sich dieselben auf den gegenseitigen Verkehr beziehen, Einsicht zu nehmen und Abschriften oder Auszüge daraus zu erheben.

Artikel 7. Den österreichischen Zollämtern in den Bahnhöfen zu St. Margarethen und Buchs steht das Recht zu, wegen Uebertretungen der österreichischen Zollvorschriften, die im Bahnhofe oder auf der Bahnstrecke vom Bahnhofe bis zur österreichischen Zollgrenze begangen worden sind, das ordentliche Gefällsstrafverfahren einzuleiten, oder mit der Ablassung von der Vollziehung des Gefällsstrafverfahrens gegen Erlag der in den österreichischen Gefällsstrafgesetzen bestimmten Beträge vorzugehen.

Sie sind berechtigt, Waaren und Effecten, welche mit den Uebertretungen der österreichischen Zollvorschriften in Verbindung stehen, behufs der Geltendmachung der Haftung für den Betrag des Zolles und für die Vermögungsstrafe mit Beschlag zu belegen und an die competente österreichische Behörde abzuliefern.

Den österreichischen Behörden steht das Recht zu, die in den Bahnhöfen zu St. Margarethen und Buchs oder auf der von denselben bis zur österreichisch-schweizerischen Grenze führenden Eisenbahnstrecke vorgekommenen Uebertretungen der österreichischen Zollvorschriften zu untersuchen und nach dem österreichischen Strafgesetze über Gefällsübertretungen abzuurtheilen, sowie die mit Beschlag belegten Gegenstände als haftend oder verfallen zu erklären.

Artikel 8. Die schweizerischen Behörden werden den Angestellten der österreichischen Zollämter in St. Margarethen und Buchs denselben Schutz und denselben Beistand gewähren, wie den Angestellten der eigenen Zollämter.

Sie werden wegen Uebertretung der österreichischen Zollvorschriften oder der in Oesterreich-Ungarn bestehenden Ein-, Aus- oder Durchfuhrsverbote auf Ansuchen der österreichischen Behörden:

1. Zeugen und Sachverständige vernehmen,
2. amtliche Besichtigungen pflegen und den Befund beglaubigen,
3. Angeschuldigten die Vorladungen und Erkenntnisse der österreichischen Behörden behändigen lassen.

Behufs polizeilichen Schutzes wird auf Begehren der österreichischen Beamten der schweizerische Zollbeamte sofort die unter seinem Befehle stehenden eidgenössischen Grenzwächter zur erforderlichen Dienstleistung anweisen, ohne dass dafür der österreichischen Zollverwaltung besondere Kosten entstehen.

Artikel 9. Die Unterthans-, Heimats- und Dienstverhältnisse der bei den österreichischen Zollämtern in St. Margarethen und Buchs

bediensteten Beamten und Angestellten erleiden während des Aufenthaltes und der Dienstesbestimmungen auf eidgenössischem Gebiete keine Veränderung, dieselben verbleiben in Bezug auf Disciplin, Dienstverbrechen und Dienstvergehen, d. i. solche strafbare Handlungen und Unterlassungen, welche sich auf die Ausübung ihres Amtes oder Dienstes beziehen, lediglich den Behörden und Gesetzen des österreichischen Kaiserstaates unterworfen, und sind in solchen Fällen auf Verlangen dieser Behörden auszuliefern, nach Massgabe des zwischen den beiden contrahirenden Staaten bestehenden Staatsvertrages. 1873

Weder die in Rede stehenden Beamten und Angestellten selbst, noch ihre ebenfalls im heimatlichen Staatsverbande bleibenden Angehörigen dürfen in der Schweiz für Militärdienste oder zur Theilnahme an irgend einem anderen Waffendienste in Anspruch genommen werden.

Sie geniessen die Zollfreiheit für ihre Uebersiedlungseffecten, sowie für die zu ihrem Gebrauche bestimmten fertigen Uniformen und Armaturstücke, können zur Entrichtung von Vermögens- oder Einkommensteuern oder directen Communalabgaben, zur Dienstleistung bei Schwurgerichten, Gemeindeämtern u. s. w. nicht angehalten werden, haben aber die auf unbeweglichem Eigenthume lastenden Abgaben, sowie Zölle, Verzehrungssteuer u. s. w. gleich den Angehörigen des Cantons St. Gallen zu entrichten.

Ueber Mitbenützung communaler öffentlicher Anstalten bleibt Verständigung mit den betreffenden Communalbehörden vorbehalten.

Artikel 10. Die Beamten und Angestellten der österreichischen Zollämter in St. Margarethen und Buchs haben die Strafgesetze und Polizeivorschriften der schweizerischen Eidgenossenschaft und des Cantons St. Gallens zu beobachten, in welcher Beziehung sie der Gerichtsbarkeit der schweizerischen Behörden unterworfen sind.

Im Falle die Verhaftung eines bei den österreichischen Zollämtern in St. Margarethen und Buchs bediensteten Beamten oder Angestellten wegen Vergehen oder Verbrechen durch die schweizerischen Behörden verfügt wird, soll die zunächst vorgesetzte österreichische Finanzbehörde sogleich von dieser Verfügung in Kenntniss gesetzt werden.

Artikel 11. Das den österreichischen Zollämtern in den Bahnhöfen zu St. Margarethen und Buchs zugewiesene Aufsichtspersonale (Finanzwache) trägt in der Regel nur im Dienste an der Zollstelle und bei Begleitung der Bahnzüge die vorgeschriebene Uniform.

Bewaffnetes Personale wird nur zur Bewachung der Güter und Cassen bei Nachtzeit und zur Begleitung der Züge verwendet werden.

Den Vorgesetzten der österreichischen Zollämter und der Finanzwache steht das Recht zu, bei Inspicirung derselben in St. Marga-

1873 rethen und Buchs die vorgeschriebene Uniform und das Seitengewehr zu tragen.

Artikel 12. Nach Verfluss von drei Jahren kann dieses Uebereinkommen auf Verlangen einer der beiden contrahirenden Regierungen einer Revision unterworfen werden.

Artikel 13. Die Genehmigung der vorstehenden Bestimmungen bleibt den beiderseitigen Regierungen vorbehalten.

So geschehen zu Bern, am 2. August 1872.

Eberle m. p.
k. k. Oberfinanzrath.

Naeff m. p.,
Bundesrath.

Zündl m. p.,
Nationalrath.

750.

6 mars 1873.

Protocole signé à Vienne entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la publication d'une carte hydrographique de l'Adriatique.

(Trattatti e convenzioni V, p. 33.)

Protocole tenant lieu d'une convention entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie sur la publication d'une carte générale de la mer Adriatique à exécuter d'après les nouvelles recherches hydrographiques faites par la marine royale italienne et par la marine impériale et royale austro-hongroise.

1° La nouvelle carte nautique générale de la mer Adriatique sera combinée, dessinée et gravée sur la base des recherches exécutées par le duc Imbert, capitaine de vaisseau de la marine royale italienne et par le chevalier Oesterreicher, capitaine de vaisseau de la marine de guerre de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie, c'est-à-dire, elle aura pour base exclusivement les travaux du susdit chevalier Oesterreicher en ce qui concerne les côtes de l'Istrie et de la Dalmatie, à partir de la frontière commune, et exclusivement ceux du susdit duc Imbert relativement à la côte italienne à partir de la même frontière commune.

Cette carte, comprenant les eaux entre la latitude 39° 20′ Nord et latitude 46° Nord et les longitudes Est de Greenwich 12° 8′ et 20° 10′, sera publiée en deux formats, c'est-à-dire l'une devant servir de carte de navigation en une feuille seule sur l'échelle de 1 à 1.000.000, et l'autre devant servir de carte générale en quatre feuilles sur l'échelle de 1 à 350.000.

2° L'expédition italienne terminera ses travaux, d'ici à la fin 1873
de l'année 1874 et jusqu'à la frontière Sud-Ouest du territoire ci-dessus circonscrit, en y comprenant par conséquent le golfe de Tarante.

Dans l'entretemps, on rassemblera le plus promptement possible les matériaux recueillis par les deux expéditions pour pouvoir procéder à la publication des susdites cartes.

3° La composition de ces cartes générales sera effectuée de plein accord par les deux capitaines de vaisseau sus-mentionnés, auteurs de l'œuvre.

4° Les droits de propriété commune des deux marines à l'égard de cette œuvre scientifique, seront réglés d'après les lois internationales en vigueur.

5° La composition une fois achevée, les deux marines auront un droit égal à la publication et à la vente des cartes générales susindiquées. Elles s'obligent toutefois à n'entreprendre des corrections sur des planches originales (corrections qui dans l'entretemps seraient devenues nécessaires) ni à changer le prix de vente, une fois établi, qu'après s'être entendues à ce sujet.

6° La composition, la projection, la réduction, le dessin et la gravure seront exécutés en commun et les frais qui en résulteront seront déboursés conformément à ce qui est stipulé dans l'article suivant.

On laisse libre le choix de l'unité de mesure des hauteurs et des profondeurs.

7° Jusqu'à l'achèvement des deux planches identiques en cuivre, les frais de chaque feuille de la carte générale et de la planche respective en haut-relief seront calculés à charge commune; mais pour compenser le surcroît de dépenses dont le compte de la marine de guerre de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie sera grevé en considération de la plus grande étendue des côtes qu'elle aura eu à traiter, ainsi que du nombre plus élevé de sondage qui en résulte; et pour compenser le droit de la dite marine d'en dériver un avantage financier, la marine royale d'Italie participera à raison de deux tiers, et la marine de guerre de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie à raison d'un tiers aux frais résultant de la susdite composition de la carte jusqu'au moment ou elle sera entièrement préparée pour l'impression.

Ne seront pas toutefois, mis en compte les petites dépenses causées par les voyages que les personnes employées dans cette commune affaire devront entreprendre de l'un des deux états à l'autre.

8° Le règlement des comptes et les remboursements relatifs des dépenses indiquées qui s'élèveront à environ 17.000 florins s'effec-

1873 tueront d'année en année jusqu'à l'achèvement de l'œuvre, et seront confiés aux soins des directions des deux marines ou des personnes qui en seront spécialement chargées.

Fait à Vienne en double expédition le six mars mil huit cent soixante-treize.

L'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie près Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique:
(L. S.) C. *Robilant.*

Le ministre des affaires étrangères de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi de Hongrie:
(L. S.) *Andrássy.*

751.

10 mars 1873.

Note du Comte Ludolf, ministre Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie à S. E. Khalil Pacha, ministre des affaires étrangères de S. M. Impériale le Sultan à l'égard de l'accession de l'Autriche-Hongrie au protocole signé à Constantinople, le 12/24 février 1873 entre les Représentants de Turquie, d'Angleterre, de France et d'Italie dans le but de régler, sur la base des capitulations, dans la province de Tripoli, la compétence de la juridiction locale dans les causes entre étrangers et indigènes.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

J'ai eu l'honneur de recevoir la Note que V. E. a bien voulu m'adresser en date d'hier sous le N° 34451/17, pour m'inviter à accéder au nom du Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie à un protocole signé à Constantinople le 12/24 février dernier par V. E. d'un côté et MM. les Représentants d'Angleterre, de France et d'Italie de l'autre, afin d'établir dans la province de Tripoli d'Afrique la compétence de la juridiction locale dans les causes entre étrangers et indigènes sur les mêmes bases que dans les provinces de l'Empire Ottoman en Europe et en Asie.

Muni déjà de l'autorisation nécessaire, je n'hésite pas à me conformer au désir exprimé par V. E. dans la Note précitée, en accédant aujourd'hui au nom du Gouvernement de S. M. I. et R. Ap. aux clauses contenues dans le protocole du 12/24 février 1873, et en vertu duquel il reste désormais convenu:

1° Que les agents d'Autriche-Hongrie à Tripoli d'Afrique 1873
recevront des ordres précis et formels pour que dorénavant tous les procès et toutes les contestations entre les indigènes et les sujets austro-hongrois dans cette province, quelle que soit la nationalité du défendeur, soient jugés conformément aux dispositions des capitulations en vigueur et de là même manière que ces capitulations sont appliquées dans les provinces de l'Empire Ottoman en Europe et en Asie.

2° Que la S. Porte traitera les Consuls et les sujets austro-hongrois à Tripoli d'Afrique, en ce qui concerne la juridiction consulaire, sur le pied de la nation la plus favorisée et qu'elle les fera participer à la jouissance de toute faveur ou avantage accordés sous ce rapport aux Consuls et aux sujets de tout autre État.

En priant V. E. de vouloir bien m'accuser réception de la présente déclaration, j'e profite . . . .

752.

10 mars 1873.

Circulaire du ministère I. R. de la guerre concernant le service militaire obligatoire des sujets de fait (de facto) austro-hongrois en Turquie.

(A. V. B. 1873, Nr. 58.)

Circularverordnung vom 10. März 1873, über die Dienstpflicht der sogenannten österreichisch-ungarischen Unterthanen de facto in der Türkei.

Nach gepflogenem Einvernehmen mit den beiden Landesvertheidigungs-Ministerien wird bekannt gegeben, dass die sogenannten österreichisch-ungarischen Unterthanen de facto in der Türkei, welche in der Levante geboren und keinem inländischen Gemeindeverbande angehören, wenn sie freiwillig in das Heer (Kriegsmarine) eintreten, gleichwie die Ausländer im Sinne des §. 5, 1 *a)* der Instruction zur Ausführung der Wehrgesetze nur zu einer dreijährigen Liniendienstzeit verpflichtet werden können.

Freiherr *von Kuhn* m. p.,
Feldmarschall-Lieutenant.

1873

753.

12 mars 1873.

Circulaire adressée par la Sublime Porte aux légations étrangères, au sujet des mesures adoptées pour empêcher la contrebande de sel.

(Législation Ottomane par Aristarchi-Bey, III., p. 416—417.)

L'administration générale des contributions indirectes vient de signaler à l'attention de la Sublime Porte une fraude organisée, commise journellement aux dépens du fisc et qui a pris des proportions considérables.

Des contrebandiers de profession achètent dans les salines de la Méditerrané du sel qu'ils débarquent et vendent dans les localités où il n'existe pas de bureau de douane; ils conservent les teskérés qu'on leur a délivrés, les échangent souvent entr'eux, et parviennent ainsi à introduire dans l'empire des cargaisons de sel étranger.

Ces abus, révélés par des enquêtes minutieuses, s'accentuent chaque jour davantage, et il arrive souvent que les indications du teskéré ou des teskérés exhibés par le capitaine d'un navire ne répondent ni au nom du détenteur ni à celui du bâtiment ou de la barque, ni enfin à sa capacité. Le régime actuel rend les autorités douanières presque impuissantes devant les allégations mensongères et insoutenables par lesquelles on essaie d'expliquer et de justifier ces procédés manifestement frauduleux. Si l'on y ajoute la difficulté, voire même l'impossibilité d'établir un contrôle efficace, l'on se rend aisément compte de l'étendue des moyens dont disposent ceux qui se livrent à cette contrebande.

Pour faire cesser une situation aussi anormale que préjudiciable aux intérêts du Trésor qui ne s'est que trop prolongée, la Sublime Porte vient, sur la proposition de l'administration susmentionnée, de décider l'adoption des dispositions suivantes:

Désormais, les capitaines voulant acheter du sel aux salines de la Méditerranée, seront tenus de présenter avant tous les papiers du bord dont les indications concernant le nom et la nationalité du capitaine, le nom, la capacité et le pavillon de son bâtiment, seront, après vérification, très exactement inscrits au teskéré, avec la mention de la destination du navire. A l'arrivée, les papiers du bord et le teskéré devront être produits en même temps; ils seront vérifiés et confrontés avec soin, et s'il est constaté que le sel n'est pas de provenance étrangère, l'importation en sera autorisée.

Dans le cas où l'une de ces dispositions viendrait à être méconnue ou violée, le capitaine considéré comme responsable, sera soumis par qui de droit à un interrogatoire, et traité suivant toute la rigueur des lois.

754.

1873

29 mars 1873.

Loi sur l'admission des sociétés étrangères d'assurance à l'exercice du commerce dans les pays représentés au Reichsrath.

(R. G. B. 1873, Nr. 42.)

Gesetz vom 29. März 1873, in Betreff der Zulassung von ausländischen Versicherungsgesellschaften zum Geschäftsbetriebe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§. 1.

Die in der kaiserlichen Verordnung vom 29. November 1865 (R. G. Bl. Nr. 127) ausgesprochene Ausschliessung der ausländischen Versicherungsgesellschaften von der Zulassung zum hierländigen Geschäftsbetriebe wird aufgehoben.

§. 2.

Die jeweilig geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die Zulassung auswärtiger Gesellschaften zu hierländigem Geschäftsbetriebe haben fortan auch auf die Zulassung von ausländischen Versicherungsgesellschaften, und zwar sowohl von Actiengesellschaften und Commanditgesellschaften auf Actien, die Versicherungsgeschäfte betreiben, als auch von gegenseitigen Versicherungsgesellschaften zum Geschäftsbetriebe in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern mit der im nachstehenden §. 3 enthaltenen Beschränkung Anwendung zu finden.

§. 3.

Wenn in einem auswärtigen Staate Vorschriften bestehen, durch welche Privat-Versicherungsgesellschaften von dem Betriebe eines Versicherungszweiges ganz oder theilweise ausgeschlossen sind, ist den Gesellschaften, welche jenem Staate angehören, der Betrieb dieses Versicherungszweiges hierlands nicht gestattet.

§. 4.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Die Minister des Innern, der Justiz und der Finanzen sind mit dem Vollzuge desselben beauftragt.

Wien, am 29. März 1873.

Franz Joseph m. p. (LS)

Auersperg m. p. *Glaser* m. p.
Lasser m. p. *Pretis* m. p.

1873

755.

30 mars 1873.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Bavière pour la construction d'un chemin de fer allant de Landau à Pilsen par Eisenstein et un autre allant de Passau à Strakonitz par Kuschwarda. Conclu à Munich. Ratifié à Vienne, le 26 avril 1873. Ratifications échangées à Munich, le 10 mai 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 107.)

Staatsvertrag vom 30. März 1873 zwischen Oesterreich-Ungarn und Bayern, betreffend die Herstellung von Eisenbahnen: a) von Landau über Eisenstein nach Pilsen, und b) von Passau über Kuschwarda nach Strakonitz. Abgeschlossen zu München am 30. März 1873, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 26. April 1873; die Ratificationen ausgewechselt zu München am 10. Mai 1873.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich; Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen etc. etc.

thun kund und bekennen hiemit:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten und jenen Seiner Majestät des Königs von Bayern, wegen Herstellung der Eisenbahnanschlüsse bei Eisenstein und Kuschwarda am 30. März 1873 in München ein Vertrag unterzeichnet worden ist, welcher von Wort zu Wort lautet, wie folgt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen u. s. w. und Apostolischer König von Ungarn, und Seine Majestät der König von Bayern, von dem Wunsche geleitet, weitere Verbindungen der beiderseitigen Eisenbahnen zu bewerkstelligen und die dessfallsigen Verhältnisse vertragsmässig zu regeln und festzustellen, haben zu diesem Zwecke als Bevollmächtigte ernannt:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn:

Allerhöchstihren ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige von Bayern, Carl Freiherrn von Bruck, und

Allerhöchstihren Ministerialrath im kaiserlich-königlichen Handelsministerium, Carl Ritter von Pusswald;

Seine Majestät der König von Bayern;

Allerhöchstihren Staatsrath im ausserordentlichen Dienste, Wilhelm Weber, und

Allerhöchstihren Ministerialrath im Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern, Michael von Suttner; 1873

welche nach gegenseitiger Mittheilung und Anerkennung ihrer Vollmachten, unter Vorbehalt der beiderseitigen Ratification, über folgende Punkte übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die kaiserlich-königlich österreichische Regierung und die königlich bayerische Regierung verpflichten sich, den Bau von Eisenbahnen

a) von Landau an der Isar über Plattling, Deggendorf und Zwiesel an die bayerisch-böhmische Landesgrenze bei Eisenstein und von da über Neuern und Klattau nach Pilsen;

b) von Passau über Waldkirchen und Auerbergsreut an die bayerisch-böhmische Landesgrenze bei Kuschwarda, und von da über Winterberg und Wollin nach Strakonitz

zu gestatten und zu fördern.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 2.

Die vorerwähnten Bahnen sollen an ihren Anfangs- und Endpunkten mit den dort mündenden Eisenbahnen auf geeignete Weise in unmittelbare Verbindung gesetzt und daher in die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden.

Artikel 3.

Die kaiserlich-königlich österreichische Regierung hat die Concession zum Baue und Betriebe der in ihrem Staatsgebiete gelegenen Bahnstrecken und zwar der im Artikel 1 unter lit. *a)* erwähnten Linie mittelst Urkunde vom 13. November 1872 der privilegirten Actiengesellschaft der Pilsen-Priesener Eisenbahn und der unter lit. *b)* gedachten Linie mittelst Urkunde vom 8. October 1872 dem Consortium Joseph Adolph Fürst und Erbprinz zu Schwarzenberg, Edmund Graf Hartig, Hieronymus Graf Mannsfeld und Franz Tschinkel bereits ertheilt.

Von Seite der königlich bayerischen Regierung wurde die Concession zum Baue und Betriebe der im Artikel 1 unter lit. *a)* erwähnten Bahnstrecke auf bayerischem Gebiete mittelst Urkunde vom 25. November 1872 der privilegirten Actiengesellscheft der bayerischen Ostbahnen verliehen und ist beabsichtigt, die Concession zum Baue und Betriebe der unter lit *b)* gedachten Linie auf bayerischem Gebiete dem genannten mit dem Passauer Eisenbahncomité vereinigten österreichischen Consortium nach vorgängiger Verständigung über die einschlägigen Modalitäten zu ertheilen.

1873 Die beiden Regierungen werden sich gegenseitig die ertheilten Concessionen mittheilen, soweit dies nicht bereits geschehen ist.

Artikel 4.

Die specielle Feststellung der Bahnlinien, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe, dann die Bestimmung der Stationsplätze und die Genehmigung der Projecte für die Stationsanlagen bleibt jeder Regierung für ihr Gebiet vorbehalten.

Artikel 5.

Die sämmtlichen Bahnstrecken sollen gleichmässig eine Spurweite von 1·435 Meter im Lichten der Schienen erhalten.

Diese Bahnstrecken sollen zwar zunächst nur mit einem durchgehenden Geleise versehen, es sollen jedoch von vorneherein die Erwerbung des Terrains für doppelgeleisige Bahnen sichergestellt und grössere Kunstbauten einschliesslich der Tunnel sogleich für ein Doppelgeleise vorbereitet werden.

Bei dem Eintritte des Bedürfnisses werden die contrahirenden Regierungen die Herstellung des zweiten Geleises anordnen.

Artikel 6.

Für die Ausführung und Vollendung der im Artikel 1 unter lit. *a)* bezeichneten Bahnlinie sind die in der österreichischen Concessionsurkunde vom 13. November 1872, §. 2, und der bayerischen Concessionsurkunde vom 25. November, §. 3, bestimmten Termine massgebend.

Es soll jedoch getrachtet werden, den Bau dieser Linie auf bayerischem Gebiete in der Weise zu beschleunigen, dass beide Bahnstrecken möglichst gleichzeitig vollendet und in Betrieb gesetzt werden können.

Für die Ausführung und Vollendung der im Artikel 1 unter lit. *b)* bezeichneten Bahnlinie ist für die Strecke auf österreichischem Gebiete in der Concessionsurkunde vom 8. October 1872 der Termin bereits bestimmt, für die Bahnstrecke auf bayerischem Gebiete wird der Vollendungstermin von der königlich bayerischen Regierung durch die noch zu ertheilende Concession festgestellt, und soll auch hier auf möglichst gleichzeitige Betriebseröffnung Bedacht genommen werden.

Artikel 7.

Die zur Anlage der Bahnen erforderlichen Grunderwerbungen sollen, insoferne eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Staatsgebiete nach den Bestimmungen der dort geltenden Expropriationsgesetze erfolgen.

Artikel 8. 1873

Die volle Landeshoheit sammt der Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt bleibt jeder Regierung in Anschung der in ihr Gebiet fallenden Bahnstrecken ausschliesslich vorbehalten.

Das Oberaufsichtsrecht über die den Betrieb führende Eisenbahnverwaltung wird von jeder der vertragschliessenden Regierungen bezüglich der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecken ausgeübt.

Artikel 9.

Die Festsetzung und Genehmigung der Tarife und Fahrordnungen bleibt jeder Regierung bezüglich der auf ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecken vorbehalten.

Bei Feststellung der Fahrpläne soll darauf Bedacht genommen werden, dass die Fahrten an den Anschlussstationen gehörig ineinandergreifen.

Die hier in Frage stehenden Eisenbahnlinien sollen mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln ausgerüstet, auf jeder derselben mindestens zwei durchgehende Züge mit Personenbeförderung eingerichtet und die sonstigen Betriebseinrichtungen den Verkehrsinteressen entsprechend regulirt werden.

Im Uebrigen soll zwischen den Bewohnern beider Staaten weder in Ansehung der Beförderungsweise, noch hinsichtlich der Abfertigung, noch auch bezüglich der aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte ein Unterschied gemacht werden.

Artikel 10.

Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Transportmaterial soll so hergestellt und eingerichtet werden, dass es ohne Hinderniss auf andere Bahnen übergehen oder auch gemeinschaftlich benützt werden kann.

Die von einer der beiden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne nochmalige Prüfung auch auf den in dem Gebiete der anderen liegenden Bahnstrecken zugelassen werden.

Der Durchgang der Güterwagen richtet sich nach jeweiliger Uebereinkunft der betheiligten Betriebsverwaltungen.

Artikel 11.

Die betriebsführenden Verwaltungen der in Rede stehenden Eisenbahnen sollen zur Einführung directer Expeditionen im Personen- und Güterverkehre gehalten sein, wenn die Bedürfnisse des Verkehres es erheischen oder solche Expeditionen von der einen oder der anderen der contrahirenden Regierungen im Interesse des Verkehres als wünschenswerth bezeichnet werden.

1873 **II. Die Bahnlinie Landau-Eisenstein-Pilsen und deren Anschluss an der bayerisch-böhmischen Landesgrenze insbesondere betreffend.**

Artikel 12.

Zur Erzielung der erforderlichen Uebereinstimmung in den Constructionsverhältnissen der beiderseitigen Bahnstrecken sollen die mit der Ausführung beauftragten Organe sich gegenseitig die detaillirten Baupläne über die Grenzstrecken und sonstige hierauf bezügliche Nachweise mittheilen, auch während des Baues im steten Benehmen miteinander bleiben.

Artikel 13.

Der Betriebswechsel soll in der Station Eisenstein stattfinden.

Der als Wechselstation dienende Bahnhof wird nach einem von den beiden Eisenbahnverwaltungen zu vereinbarenden Geleise und Situationsplane in der Weise angelegt, dass derselbe mit seiner Mitte die Grenzlinie berührt, die eine Hälfte in nordöstlicher Richtung auf österreichisches Gebiet und die andere Hälfte in südwestlicher Richtung auf bayerisches Gebiet zu liegen kommt.

Die Anlage auf österreichischem Gebiete wird von der Pilsen-Priesener Eisenbahnverwaltung, jene auf bayerischem Gebiete von der bayerischen Ostbahnverwaltung ausgeführt und benützt, die Herstellung jeder dieser Anlagen, insbesondere auch sämmtlicher Stationsbauten, Geleiseanlagen und sonstiger Einrichtungen erfolgt auf Kosten der betreffenden Bahnverwaltung.

Artikel 14.

Diesen Bahnhofanlagen soll derjenige Umfang und diejenige Einrichtung gegeben werden, welche nöthig erscheinen, um den Uebergang des Verkehres und das rechtzeitige Ineinandergreifen des Betriebes zu sichern, und den Bedürfnissen der beiderseits betheiligten Verwaltungszweige zu genügen.

Dabei soll, soweit es thunlich erscheint, auf zweckentsprechende Verbindung der wichtigeren Localitäten, namentlich der beiderseitigen Aufnahmsgebäude und beziehungsweise Zollrevisionsräume Rücksicht genommen werden.

Die gegenseitige Benützung der Geleiseverbindungen bleibt der Vereinbarung der beiden Bahnverwaltungen im Benehmen und Einverständnisse der betheiligten Zollbehörden überlassen.

Ein von den beiden Bahnverwaltungen gemeinsam aufzustellendes Bauprogramm wird die näheren Erfordernisse und Bestimmungen enthalten, und in einem mit beiderseitiger Uebereinstimmung anzufertigenden Plane zur Darstellung gelangen, welcher der Genehmigung der beiden Regierungen zu unterstellen ist.

Bei diesen Bahnhofanlagen soll übrigens darauf Bedacht genommen werden, dass solche zusammen wenigstens eine Länge von 900 Metern erhalten und in möglichst gerader Linie zu liegen kommen, dann dass die Horizontale noch beiderseits des Bahnhofes soweit hinausreiche, um eine eventuelle Verlängerung ohne Schwierigkeit zu ermöglichen. 1873

Artikel 15.

Allenfallsige Ergänzungsbauten und spätere Herstellungen sind auf österreichischem Gebiete von der Pilsen-Priesener Eisenbahnverwaltung, auf bayerischem Gebiete von der bayerischen Ostbahnverwaltung, wie die ersten Anlagen auf eigene Kosten auszuführen.

Ebenso liegt die entsprechende Erhaltung der Bahnhofanlagen im Ganzen und in ihren einzelnen Bestandtheilen jeder der beiden Bahnverwaltungen auf dem betreffenden Landesgebiete für ihre Rechnung ob.

Artikel 16.

Beschädigungen, welche bei Benützung der Bahnhofanlagen der einen Bahnverwaltung durch die andere Bahnverwaltung an diesen Anlagen oder dem Betriebsmateriale zugefügt werden, fallen jener Verwaltung zur Last, durch deren Organe solche verschuldet wurden; letztere hat daher auch alle durch deren Beseitigung, beziehungsweise Wiederherstellung erwachsenden Kosten zu tragen.

Artikel 17.

Die Erhaltung der Ordnung in der Wechselstation Eisenstein, wie die Ausübung der besonderen bahn- und betriebspolizeilichen Aufsicht steht zunächst jeder Bahnverwaltung auf dem betreffenden Landesgebiete nach den bestehenden Vorschriften zu.

Für die Aburtheilung aller Bahnpolizeiübertretungen, sowie sonstiger Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen sind die betreffenden Landespolizei- und Gerichtsbehörden zuständig.

Artikel 18.

Jeder der beiden Bahnverwaltungen steht die Aufstellung des für ihren Dienst erforderlichen Personales wie die Ausübung der Dienst- und Disciplinargewalt über dasselbe ausschliessend zu.

Artikel 19.

Das dienstliche Verhältniss der beiderseitigen, auf der Wechselstation Eisenstein in Thätigkeit tretenden Beamten zueinander ist ein coordinirtes, und soll der Dienstesverkehr zwischen denselben im Wege unmittelbarer Communication in der Art stattfinden, wie solche zwischen den gleichen Behörden des eigenen Landes geschieht.

1873 III. Die Bahnlinie Passau-Kuschwarda-Strakonitz betreffend.

Artikel 20.

Der Punkt, an welchem diese Bahn die Landesgrenze überschreiten wird, soll auf Grund des von der Eisenbahnunternehmung auszuarbeitenden Projectes, nöthigenfalls durch diesfalls abzuordnende technische Commissäre, näher bestimmt und von den beiden Regierungen genehmigt werden.

Artikel 21.

Diese Bahnstrecke soll in Passau mit der bayerischen Ostbahn und beziehungsweise der kaiserlich-königlich privilegirten Kaiserin Elisabethbahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden.

Ueber den Anschluss daselbst, die eventuelle Mitbenützung des dortigen Bahnhofes und die Modalitäten dieser Mitbenützung soll eine besondere Vereinbarung der betheiligten Bahnverwaltungen getroffen werden, welche sich auch auf die für solche Mitbenützung zu leistende Vergütung zu erstrecken hat, und der Genehmigung der königlich bayerischen Regierung, gegebenen Falles auch der kaiserlich-königlich österreichischen Regierung unterliegt.

Artikel 22.

Für das Unternehmen der Strakonitz-Kuschwarda-Passauer Eisenbahn, dessen Sitz in der Stadt Prag oder Wien in Aussicht genommen ist, soll in der Stadt Passau eine Zweigniederlassung errichtet werden, welcher die Besorgung und Austragung der die Bahnstrecke auf bayerischem Gebiete betreffenden Angelegenheiten obliegt.

Artikel 23.

Die königlich bayerische Regierung wird bei der Concessionsertheilung im Interesse des einheitlichen Betriebes darauf Bedacht nehmen, den Concessionären, soweit dies nach den in Bayern geltenden Bestimmungen zulässig erscheint, möglichst gleichmässige Betriebseinrichtungen zu gestatten.

Artikel 24.

Die bayerische Regierung behält sich vor, zur Handhabung des ihr über die Bahnstrecke in ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechtes einen Commissär aufzustellen, welcher die Beziehungen der Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche nicht zum directen gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der competenten Landesbehörden geeignet sind.

Artikel 25. 1873

Die Ausübung der Bahnbetriebspolizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete competenten Behörden und in Gemässheit der für jedes Gebiet jeweils geltenden Vorschriften zunächst durch die Beamten der Eisenbahnbetriebsverwaltung gehandhabt werden, welchen sowohl in Oesterreich als in Bayern diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche dort im Allgemeinen für die Beamten anderer Privatbahnen Geltung haben.

Für die Aburtheilung aller Bahnpolizeiübertretungen sowie sonstiger Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen sind die betreffenden Landespolizei- und Gerichtsbehörden zuständig.

Artikel 26.

Die Aufstellung des für den Betriebs- und Aufsichtsdienst erforderlichen Personales steht vorbehaltlich der hierüber in den Concessionsurkunden enthaltenen Bestimmungen der Betriebsverwaltung zu, welche auch die Dienst- und Disciplinargewalt über dasselbe auszuüben hat.

Das gesammte Dienst- und Arbeiterpersonal ist den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates unterworfen, in welchem es sich befindet. Verhaftungen desselben sollen nur nach den für Inländer bestehenden Vorschriften und mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Dienstes vorgenommen werden.

Staatsangehörige des einen der vertragschliessenden Theile, welche von der Eisenbahnverwaltung beim Betriebe der Bahnstrecke im Gebiete des anderen Staates angestellt werden, scheiden dadurch nicht aus dem Unterthanenverbande ihres Heimatslandes aus.

Die Verpflichtung des zur Handhabung der Bahnpolizeivorschriften bestimmten Dienstpersonales wird, soferne dasselbe auf der in Oesterreich gelegenen Bahnstrecke verwendet ist, von den zuständigen kaiserlich-königlich österreichischen Behörden, soferne dasselbe auf der in Bayern gelegenen Bahnstrecke verwendet ist, von den zuständigen königlich bayerischen Behörden vorgenommen.

Artikel 27.

Die bau- und betriebführende Eisenbahnverwaltung hat alle Entschädigungs- und sonstigen privatrechtlichen Ansprüche, welche aus Anlass der Eisenbahnanlage oder des Betriebes auf derselben erhoben werden möchten, zu vertreten und sich hierin der Entscheidung der zuständigen Gerichte und Behörden zu unterwerfen.

Artikel 28.

In Bezug auf Steuern, Abgaben und Umlagen wird die auf bayerischem Gebiete gelegene Bahnstrecke sammt Zubehör wie die in Bayern concessionirten Privatbahnen behandelt.

1873 **IV. Sonstige beide Bahnlinien betreffende Bestimmungen.**

Artikel 29.

Die Eisenbahnen von Pilsen über Eisenstein nach Landau an der Isar und von Strakonitz über Kuschwarda nach Passau werden als beiderseitige Zollstrassen erklärt, und wird auf denselben allen nicht einem unbedingten Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote unterliegenden Waaren der Ein- und Austritt, sowohl bei Tag wie bei Nacht, für den vorschriftsmässigen Bahnbetrieb gestattet.

Rücksichtlich der Einfuhr von Gegenständen der Staatsmonopole nach Oesterreich bleibt die Bestimmung des §. 19, lit. *a)* der österreichischen Zoll- und Staatsmonopolsordnung massgebend.

Artikel 30.

Die Vornahme der Zollbehandlung für die Ein-, Aus- und Durchfuhr soll für die Eisenbahn von Pilsen nach Landau an der Isar auf der Station Eisenstein durch die dortselbst von Oesterreich und Bayern zu errichtenden beiden Zollämter in der Weise erfolgen, dass in der Regel und soweit nicht durch die im Artikel 31 vorbehaltenen späteren commissarischen Verhandlungen für besondere Fälle Anderes vereinbart werden sollte, die Amtshandlungen des österreichischen Zollamtes in den auf österreichischem Gebiete herzustellenden Amtslocalitäten, und die Amtshandlungen des bayerischen Zollamtes in den auf bayerischem Gebiete herzustellenden Amtslocalitäten vorgenommen werden; für die Eisenbahn von Strakonitz nach Passau soll die Zollbehandlung für die Ein-, Aus- und Durchfuhr auf der Station Kuschwarda durch ein daselbst zusammenzulegendes österreichisch-bayerisches Grenzzollamt erfolgen.

Die vorbezeichneten Grenzzollämter sind mit den, den Bedürfnissen des jeweiligen Verkehrs entsprechenden Abfertigungsbefugnissen insbesondere auch mit der Ermächtigung zur vollen Begleitscheinabfertigung zu versehen.

Artikel 31.

Für die zollamtliche Behandlung des Verkehrs auf beiden, durch gegenwärtigen Vertrag bestimmten Bahnlinien sollen alle diejenigen Erleichterungen und Begünstigungen Anwendung finden, welche nach der jeweils bestehenden Zollgesetzgebung für Eisenbahnen im Allgemeinen zulässig sind. Ebenso haben selbstverständlich die Grundsätze des Handels- und Zollvertrages vom 9. März 1868 und der darnach hinsichtlich der Zollbehandlung des Eisenbahnverkehrs erlassenen Regulative Geltung. Ingleichen sollen die in dem Staatsvertrage zwischen Oesterreich und Bayern vom 21. Juni 1851 in den Artikeln 85, 86, 92, 102, 103 und 105 vereinbarten Zollbestimmungen auch auf die neuen Bahnverbindungen analoge Anwendung finden.

Insoweit hienach noch nothwendig ist, über die Förmlichkeiten 1873
der zollämtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäcks und der ein-, aus- und durchgehenden Güter weitere Verabredungen zu treffen, bleibt die Verständigung hierüber auf dem Wege seinerzeitiger commissarischer Verhandlungen vorbehalten.

Artikel 32.

Die im Artikel 1 bezeichneten Bahnen sollen auch zur Beförderung der Postsendungen benützt werden.

Die Regelung des Postverkehres auf den betreffenden Bahnstrecken soll noch vor Eröffnung des Betriebes auf denselben durch die beiderseitigen Postverwaltungen erfolgen.

Die bezügliche Vereinbarung soll auch den Fall ins Auge fassen, wenn in Anschung der im gedachten Artikel unter lit. *b)* bezeichneten Bahn eine der beiden Postverwaltungen den Posttransport ins andere Staatsgebiet ausführen würde.

Gegenüber den Eisenbahnverwaltungen haben für die Postbeförderung auf den in Rede stehenden Bahnstrecken die in den betreffenden Concessionsurkunden enthaltenen bezüglichen Bestimmungen und beziehungsweise die bezüglichen besonderen Uebereinkommen Anwendung zu finden.

Artikel 33.

Längs der beiderseits herzustellenden Bahnstrecken werden Telegraphenleitungen zunächst für den Bahndienst angelegt.

Die Anlage von Telegraphenleitungen oder die Benützung der bestehenden Telegraphenleitungen für den allgemeinen Verkehr, wie die Regelung des Telegraphenbetriebes überhaupt bleibt der besonderen Verständigung zwischen den beiderseitigen Telegraphenverwaltungen vorbehalten.

Gegenüber den Eisenbahnverwaltungen haben die in den betreffenden Concessionsurkunden enthaltenen bezüglichen Bestimmungen und beziehungsweise die bezüglichen besonderen Uebereinkommen Anwendung zu finden.

Artikel 34.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, die für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst im Bahnhofe Eisenstein, in der Station Kuschwarda und der Anschlussstation Passau von der betheiligten Regierung als erforderlich anerkannten Localitäten den betreffenden Aemtern unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Soferne ausser den eigentlichen Amtslocalitäten und dem Locale für die Zoll- oder Finanzwache auch noch Wohnungen für Bedienstete als nothwendig erkannt werden, sollen die Eisenbahnverwaltungen zwar zu deren Herstellung verpflichtet sein, es wird aber denselben

1873 der hierfür gemachte Aufwand von den betreffenden Verwaltungsbehörden in Form eines Miethzinses vergütet werden.

Der Betrag dieses Miethzinses soll im Wege eines Uebereinkommens zwischen den Eisenbahn- und den betreffenden anderen Verwaltungen festgesetzt werden.

Die Kosten der inneren Einrichtung, Erhaltung, Beheizung, Beleuchtung und Reinigung sind von den die Localitäten benützenden Verwaltungen zu tragen.

Artikel 35.

Sollte in der Folge irgend eine Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnstrecken eintreten, so werden beide Regierungen sich wegen der ununterbrochenen Fortführung des Betriebes in einer dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechenden Weise rechtzeitig verständigen.

Artikel 36.

Der gegenwärtige Vertrag soll beiderseits zur Allerhöchsten Genehmigung vorgelegt, und die Auswechslung der Ratificationsurkunden binnen sechs Wochen zu München vorgenommen werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beifügung ihrer Siegel eigenhändig unterzeichnet.

München, am 30. März 1873.

(L. S.) *v. Bruck* m. p. (L. S.) *Fusswald* m. p.
(L. S.) W. *Weber* m. p. (L. S.) *Suttner* m. p.

So haben Wir nach Prüfung sämmtlicher Artikel dieses Vertrages denselben gutgeheissen und genehmigt, und versprechen auch mit Unserem kaiserlichen und königlichen Worte für Uns und Unsere Nachfolger, solchen seinem ganzen Inhalte nach getreu zu beobachten und beobachten zu lassen.

Zu dessen Bestätigung haben Wir gegenwärtige Urkunde eigenhändig unterzeichnet und selber Unser kaiserliches und königliches Insiegel beidrücken lassen.

So geschehen zu Wien den sechsundzwanzigsten des Monates April im Jahre des Heiles Eintausend achthundert dreiundsiebzig, Unserer Reiche im fünfundzwanzigsten.

Franz Joseph m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Auf Allerhöchsten Befehl Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät:
Wilhelm Freiherr *von Konradsheim* m. p.,
k. u. k. Sectionsrath.

756.

1873

15/3 avril 1873.

Communication de la Sublime Porte concernant la contrebande de sel étranger.

(Législation Ottomane par Aristarchi-Bey, III., p. 417—418.)

Dans le but de prévenir d'une manière plus efficace les contrebandes de sel étranger par voie de mer, le Gouvernement Impérial vient d'arrêter ce qui suit:

Dorénavant les capitaines qui chargeront du sel dans les salines de l'Empire seront tenus de présenter, avant tout, aux autorités douanières les papiers du bord, dont les indications concernant le nom du capitaine, le nom, la capacité et le pavillon du bâtiment seront, après vérification, inscrits sur le teskéré avec la mention du port de départ et de celui de la destination de ce même bâtiment.

En conséquence, à l'arrivée d'un navire chargé de sel dans un des ports de la Turquie, le teskéré et les papiers du bord seront produits en même temps; ils seront vérifiés et confrontés avec soin, et l'autorisation du déchargement du sel ne dépendra que de la conformité de ses deux pièces dans leurs indications concernant les points sus-énoncés.

En cas de contravention à cette mesure, toute allégation que le capitaine aurait avancée pour sa justification, comme celle de déclarer qu'il a chargé le sel en route du bord d'un navire etc. sera considérée nulle et non avenue, et les dispositions des règlements en vigueur seront intégralement appliquées à son égard.

757.

22 avril 1873.

Protocole signé à Constantinople entre l'Autriche-Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, l'Italie et la Turquie relativement au pouvoir du nouveau gouverneur du Liban.

(Correspondenzen u. Actenstücke d. Min. d. Aeussern 1874. S. 14.)

Le poste de Gouverneur du Liban étant devenu vacant par suite du décès de Franco Nasri Pacha, Sa Majesté Impériale le Sultan a daigné nommer Rustem Pacha, ex-Ambassadeur à St. Pétersbourg, en qualité de nouveau Gouverneur.

Les Représentants des Puissances signataires du Règlement organique du Liban, en date du 9 juin 1861, de celui du 6 septembre 1864

1873 et du protocole du 27 juillet 1868, réunis en conférence chez le Ministre des affaires étrangères de Sa Majesté le Sultan, ont été unanimes pour constater, par le présent protocole, l'accord préalable qui, à l'occasion de cette nomination, s'est établi entre eux et la Sublime Porte.

La Sublime Porte, ainsi que les Représentants des Puissances déclarent maintenir les dispositions des protocoles du 28 juillet 1868, relatives au terme de dix ans assigné aux pouvoirs du Gouverneur, et maintenir en même temps celles des dispositions des protocoles antérieurs qui n'ont pas été modifiées ou qui ont été confirmées par le dit protocole.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent protocole et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Constantinople, le vingt-deux avril mille huit cent soixante-treize.

(L. S.) *Savfet* m. p.

(L. S.) *Ludolf* m. p.
(L. S.) *Keudell* m. p.
(L. S.) *Voguë* m. p.
(L. S.) Henri *Elliot* m. p.
(L. S.) H. *Cova* m. p.
(L. S.) N. *Ignatiew* m. p.

758.

14 mai 1873.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de l'article XXV, point 2 du règlement télégraphique international.

(T. V. B. 1873, Nr. 7.)

Abänderung des Artikels XXV, Punkt 2, des internationalen Telegraphen-Reglements.

Ueber Beschluss der betheiligten Telegraphenverwaltungen ist der Artikel XXV, Punkt 2, des zum internationalen Telegraphenvertrage, ddo. Rom den 14. Jänner 1872, gehörigen Reglements in folgender Weise abgeändert worden:

Urtext.

„2. Le destinataire d'une dépêche peut demander dans le délai de 24 heures qui suit l'arrivée de la dépêche, la rectification des passages qui lui paraissent douteux La même faculté est accordée à l'expéditeur dans le délai de trois fois 24 heures qui suit le départ de la dépêche. On percevra alors: *a)*“ etc. . . . .

Diese Abänderung hat vorerst nur auf internationale Correspondenzen Anwendung zu finden.

---

759. 1873

15/3 mai 1873.

Contrat d'emprunt de la Commission mixte du Pruth auprès du Crédit foncier général Autrichien.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Schuldschein.

Ueber 130.000 d. i. Einhundert dreissig Tausend französische Franken, welche wir Endesgefertigten Carl von Kwiatkowski, dann Alexander Romanenko und Nikolaus Catargi als Mitglieder und tractatmässig berechtigte Vertreter der laut der Stipulation vom 3./15. December 1866 eingesetzten internationalen Pruthcommission für diese Commission von der k. k. privilegirten österreichischen Bodencredit-Anstalt in Wien baar in Franken als Darlehen gegen Rückzahlung aus den nach Artikel 2 der oberwähnten Stipulationen fortgesetzten und von der internationalen Pruthcommission eingehobenen Zoll- und Taxgebühren unter folgenden Bedingungen erhalten haben.

1. Die internationale Pruthcommission verpflichtet sich durch uns, die vom Tage der Zuzählung jedes einzelnen auf Rechnung des Darlehens per 130.000 Francs ausbezahlten Theilbetrages entfallenden 7 Percente Zinsen vom Darlehenscapitale nachhinein und in derselben Währung zu bezahlen und zur Berichtigung dieser Zinsen sowie zur Rückzahlung des erhaltenen Darlehens zufolge des beiliegenden Tilgungsplanes, der einen integrirenden Theil dieser Schuldurkunde bildet, vom 1. Juli 1875 angefangen bis 1. Juli 1884 einschliesslich alljährlich den Betrag von 20.000 Franken in 19 gleichen halbjährigen Annuitätsraten und zwar am 1./13. Jänner und 1./13. Juli jedes Jahres den Betrag von 10.000, d. i. Zehntausend effective französische Franken, endlich am 1./13. Jänner 1885 die 20. als die letzte Annuitätsrate mit 4850·90 französische Franken an der Casse der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt in Wien zu bezahlen.

2. Wir verzichten im Namen der Pruthcommission ausdrücklich auf das Recht, bei Bezahlung der Annuitätsraten die von den Zinsen dieses Darlehens entfallende Einkommensteuer in Abzug zu bringen, und verpflichten uns, dieselbe für die k. k. privilegirte allgemeine österreichische Bodencreditanstalt ohne jeden Entschädigungsanspruch zu entrichten.

3. Sollte demnach dem Hypothekargläubiger gesetzlich die Verpflichtung auferlegt werden, die Einkommensteuer von den Zinsen seiner Hypothekarforderungen selbst zu bezahlen, so verpflichtet sich die Pruthcommission für diesen Fall der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt alljährlich nebst den

1873 Annuitätsraten einen der Einkommensteuer von den Zinsen des jeweilig noch haftenden Capitales gleichkommenden Betrag gleichzeitig mit der ersten in jedem Jahre fälligen Annuitätsrate zu entrichten.

4. Im Falle die bedungenen Annuitätsraten oder nur Eine derselben an den bestimmten Verfallstagen ganz oder theilweise nicht bezahlt werden würden, verpflichtet sich die Pruthcommission, von dem nicht rechtzeitig eingezahlten Betrage eine vom Verfalls- bis zum Erlagstage mit sechs Percent zu berechnende Verzugsentschädigung ebenfalls in Franken zu berichtigen.

5. Die internationale Pruthcommission unterwirft sich ausdrücklich den Allerhöchst genehmigten Statuten der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt in jeder Beziehung, auch insoferne dieselben von den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen abweichen.

6. Insbesondere anerkennt die Pruthcommission, dass bei Nichterfüllung einer oder der anderen der in diesem Schuldscheine von ihr übernommenen Verpflichtungen die k. k. privilegirte allgemeine österreichische Bodencreditanstalt berechtigt ist, zur Wahrung ihrer Rechte jene Massnahmen zu veranlassen, welche sie sowohl nach den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen als auch den speciellen Verordnungen ihrer Allerhöchst genehmigten Statuten zu ergreifen für angemessen erachten würde.

7. In Streitigkeiten, welche sich auf dieses Darlehensgeschäft beziehen, unterwirft sich die Pruthcommission dem k. k. Landesgerichte in Wien, sowie den österreichischen Gesetzen in jeder Beziehung.

8. Im Falle die Pruthcommission die bedungenen Annuitätsraten und Entschädigungsbeträge an den Verfallstagen zu zahlen versäumen würde, ist die k. k. privilegirte allgemeine österreichische Bodencreditanstalt berechtigt, diese fälligen Raten oder auch das ganze noch nicht getilgte Darlehenscapital sammt allen Kosten aus den Erträgnissen der Taxen und Gebühren, welche im Artikel 2 der Stipulation vom 3./15. December 1866 begründet sind, im Sinne der Artikel 110 bis 127 der Statuten, ohne dass sie eine Gefahr im Verzuge nachzuweisen oder die Pruthcommission als Darlehensschuldner zu belangen hätte, durch Sequestration einzutreiben.

9. Zur Sicherung der k. k. privilegirten allgemeinen österreichischen Bodencreditanstalt für Capitalzinsen und Nebenverbindlichkeiten verpflichtet sich die Pruthcommission, die Erträgnisse der oberwähnten Zölle und Taxen nach Artikel 21 lit. *b)* der Stipulation vom 3./15. December 1866 vollständig und mit Vorzug vor allen anderen Zahlungen solange an die k. k. privilegirte allgemeine österreichische Bodencreditanstalt in französischen Franken abzuführen, bis das

Darlehenscapital sammt Zinsen und Nebengebühren vollständig 1873
amortisirt sein wird.

10. Alle aus Anlass dieses Darlehensgeschäftes auflaufenden Kosten, sowie jene der eventuellen Executions-, Sequestrations- oder Processführung, endlich alle Stempel- und Procentualgebühren hat die Pruthcommission aus Eigenem allein zu bestreiten.

11. In Gemässheit der Stipulation vom 3./15. December 1866 übernehmen die hohen Regierungen der contrahirenden Uferstaaten des Pruth keinerlei Garantie für die Rückzahlung des Anlehens sammt Nebengebühren, sondern hat nur die internationale Pruthcommission allein für die genaue und pünktliche Erfüllung der eingegangenen Verbindlichkeiten zu haften.

12. Diese Schuldurkunde wird in deutscher und französischer Sprache ausgestellt, wobei aber ausdrücklich hervorgehoben wird, dass in zweifelhaften Fällen der deutsche Text als Urtext anzusehen ist und massgebend bleiben wird.

Urkund dessen unsere und zweier Zeugen eigenhändige legalisirte Unterschrift.

Galatz (Rumänien) 3./15. Mai 1873.

(L. S.) Charles *de Kwiatkowski*, m. p.
(L. S.) A. *Romanenko*, m. p.
(L. S.) N. *Catargi*, m. p.

Obligation.

Pour cent trente mille francs (130.000 francs) de France, que Nous Soussignés, Charles de Kwiatkowski, Alexandre Romanenko et Nicolas Catargi, en qualité de Membres et de Représentants autorisés conformément aux Traités de la Commission internationale du Pruth instituée aux termes des stipulations du 3/15 décembre 1866, avons reçus comptant en francs à titre d'emprunt de l'Institut I. et R. privilégié du Crédit foncier général d'Autriche à charge de remboursement par le moyen des taxes établies en exécution de l'article 2 des stipulations sus-énoncées et perçues par la Commission du Pruth, le tout sous les conditions suivantes:

1° La Commission internationale du Pruth s'oblige par nous à payer après l'échéance et dans les mêmes valeurs à partir du jour du versement de chaque partie payée à compte de cet emprunt de 130.000 francs, les intérêts du capital prêté sur le pied de sept pour cent; et à payer en francs de France à Vienne à la Caisse de l'Institut I. R privilégié du Crédit foncier général Autrichien, pour le service des dits intérêts, de même que pour le remboursement de l'emprunt reçu conformément au plan d'amortissement ci-joint, lequel forme partie intégrante de la présente obligation, une somme annuelle de 20.000 francs, à partir du 1er juillet 1875 jusqu'au

1873 1er juillet 1884 inclusivement, et ce en 19 annuités semestrielles, c'est-à-dire le 1/13 janvier et le 1/13 juillet de chaque année la somme de 10.000 francs de France effectifs, et enfin le 1/13 janvier 1885 la vingtième et dernière annuité montant à 4850 francs de France 90 centimes.

2° Nous renonçons expressément au nom de la Commission du Pruth au droit de déduire lors du payement des annuités, l'impôt sur le revenu afférent aux intérêts de cet emprunt. et nous nous obligeons d'acquitter cet impôt pour l'Institut I. R. privilégié du Crédit foncier général Autrichien, sans aucune réclamation d'indemnité.

3° S'il arrivait par conséquent que l'obligation fût légalement imposée au créancier hypothécaire d'acquitter lui même l'impôt du revenu sur les intérêts de sa créance hypothécaire, la Commission du Pruth s'engage pour ce cas à payer à l'Institut I. R. privilégie du Crédit foncier général Autrichien en même temps que le premier terme d'annuité échéant chaque année, et en sus de ce terme une somme égale à l'impôt de revenu qui serait dû sur les intérêts de la partie non encore amortie du capital de l'emprunt.

4° Dans le cas ou les termes d'annuité stipulés ou l'un d'eux ne serait pas payé, en tout ou en partie, au jour fixé pour l'échéance, la Commission du Pruth s'engage à payer également en francs sur la somme non acquittée en temps utile une indemnité de retard de six pour cent à compter du jour de l'échéance jusqu'au jour de payement.

5° La Commission internationale du Pruth se soumet expressément et sous tous les rapports aux statuts approuvés de l'Institut I. R. privilégié du Crédit foncier général Autrichien, même en tant que ces statuts s'écartent des dispositions légales communes.

6° La Commission du Pruth reconnaît en particulier qu'en cas de non-exécution de l'un ou de l'autre des engagements contractés par elle en vertu de la présente obligation, le Crédit foncier aura la faculté de prendre pour sauvegarder ses droits telles dispositions, qu'il jugera convenables conformément aux lois générales et aux prescriptions particulières de ses statuts.

7° La Commission du Pruth se soumet sous tous les rapports, en cas de difficultés se rapportant au présent emprunt, à la juridiction du Tribunal I. R. de première instance de Vienne et aux lois autrichiennes.

8° Dans le cas où la Commission du Pruth négligerait de payer aux jours des échéances les annuités stipulées et le montant des indemnités, le Crédit foncier sera en droit de recouvrer par voie de séquestre ces termes échus, ou aussi la totalité du capital de l'emprunt non encore amorti, avec tous les frais sur les produits des taxes et droits établis en vertu de l'article 2 des stipulations du 3/15 décembre 1866, et ce dans le sens des articles 110 à 127 des

statuts, sans être tenu de prouver qu'il y a péril en la demeure, ni 1873
de procéder judiciairement contre la Commission du Pruth comme débitrice de l'emprunt.

9° Pour garantir à l'Institut I. R. privilégié du Crédit foncier général Autrichien le capital, les intérêts et les accessoires de l'emprunt, la Commission du Pruth s'engage à lui verser en francs de France le produit des taxes et droits sus-énoncés, conformément à l'article 21 lettre *b)* des stipulations du 3/15 décembre 1866. intégralement et par priorité à tout autre payement, jusqu'à ce que le capital de l'emprunt avec intérêts et accessoires soit complétement amorti.

10° La Commission du Pruth aura à couvrir seule et de ses propres deniers tous le frais résultant du présent emprunt ainsi que les frais eventuels d'exécution, de séquestre ou de procédure, enfin les droits de timbre et les droits proportionnels.

11° Les trois Délégués soussignés déclarent, qu'en signant la présente obligation ils agissent uniquement en leur qualité de membres de la Commission du Pruth et pour le compte de cette Commission sans que leurs gouvernements respectifs assument aucune garantie, pour le remboursement de l'emprunt, en principal et accessoires, envers l'Institut I. R. privilégié du Crédit foncier général Autrichien.

12° Le présent contrat est redigé en double original, en allemand et en français, et il est entendu qu'en cas de divergence entre les deux textes le texte allemand fera loi.

En foi de quoi nous avons signé les présentes avec l'assistance des deux témoins soussignés.

Galatz (Roumanie) le 3/15 mai 1873.

(L. S.) Charles *de Kwiatkowski*,
Délégué d'Autriche-Hongrie.

(L. S.) N. *Catargi*,
Délégué de Roumanie.

(L. S.) A. *Romanenko*,
Délégué de Russie.

Erster Zeuge:
(L. S.) J. *Jacobi* m. p.

Zweiter Zeuge:
(L. S.) A. *Miné* m. p.

Von Seite des k. und k. österreichisch-ungarischen Consulates in Galatz wird die Echtheit der vorstehenden Unterschriften der Herren Charles de Kwiatkowski, k. und k. österreichisch-ungarischen Delegirten, Alexander Romanenko, kaiserlich russischen Delegirten, Nicolas Catargi, fürstlich rumänischen Delegirten und der beiden Indemnitätszeugen Herren J. Jacobi und A. Miné, sowie die Echtheit des beigedrückten Siegels der internationalen Pruthcommission hiemit bestätigt.

Galatz 3./15. Mai 1873.

Der k. und k. Viceconsul:
(L. S.) A. *Riparissi*, m. p.

1873

Tableau d'amortissement

d'un Capital de 130.000 francs remboursables en 20 versements semestriels.

Nos des semestres	Échéances			Quotité des semestres à payer						Intérêts intercalaires		Capital et intérêts des versements effectués	
				à 7% d'intérêts		Capital amortissable		Totaux					
	Années	Mois	Jours	francs	cts.	francs	cts.	francs	cts.	francs	cts.	francs	cts.
	1873	Juin	1	—	—	—	—	—	—	—	—	80.000	—
	„	Décembre	1	—	—	—	—	—	—	2800	—	82.800	—
	1874	Juin	1	—	—	—	—	—	—	2898	—	110.698	—
	„	Décembre	1	—	—	—	—	—	—	3874	43	114.572	43
	1875	Juin	1	—	—	—	—	—	—	4010	4	143.582	47
1	1875	Juillet	1	837	56	9.162	44	10 000	—	—	—	134.420	3
2	1876	Janvier	1	4.704	70	5.295	30	10.000	—	—	—	129.124	73
3	„	Juillet	1	4.519	37	5.480	63	10.000	—	—	—	123.644	10
4	1877	Janvier	1	4.327	54	5.672	46	10.000	—	—	—	117.971	64
5	„	Juillet	1	4.129	1	5.870	99	10.000	—	—	—	112.100	65
6	1878	Janvier	1	3.923	52	6.076	48	10.000	—	—	—	106.024	17
7	„	Juillet	1	3.710	85	6.289	15	10.000	—	—	—	99.735	2
8	1879	Janvier	1	3.490	73	6.509	27	10.000	—	—	—	93.225	75
9	„	Juillet	1	3.262	90	6.737	10	10.000	—	—	—	86.488	65
10	1880	Janvier	1	3.027	10	6.972	90	10.000	—	—	—	79.515	75
11	„	Juillet	1	2.783	5	7.216	95	10.000	—	—	—	72.298	80
12	1881	Janvier	1	2.530	46	7.469	54	10.000	—	—	—	64.829	26
13	„	Juillet	1	2.269	2	7.730	98	10.000	—	—	—	57.098	28
14	1882	Janvier	1	1.998	44	8.001	56	10.000	—	—	—	49.096	72
15	„	Juillet	1	1.718	39	8.281	61	10.000	—	—	—	40.815	11
16	1883	Janvier	1	1.428	53	8.571	47	10.000	—	—	—	32.243	64
17	„	Juillet	1	1.128	53	8.871	47	10.000	—	—	—	23.372	17
18	1884	Janvier	1	818	3	9.181	97	10.000	—	—	—	14.190	20
19	„	Juillet	1	496	66	9.503	34	10.000	—	—	—	4.686	86
20	1885	Janvier	1	164	4	4.686	86	4.850	90	—	—	—	—
						143.582	47						
Somme des intérêts intercalés						13.582	47						
						130.000	—						

1873

760.

17 mai 1873.

Déclaration entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour assurer la communication gratuite des actes de décès, signée à Rome.*)

(Trattati e convenzioni, V, p. 74.)

Le ministère des affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie et le ministère des affaires étrangères de la Monarchie austro-hongroise, désirant assurer la communication réciproque des actes de décès, sont convenus de ce qui suit:

Art. 1er. Le ministère italien et le ministère austro-hongrois s'engagent à obliger les fonctionnaires civils et ecclésiastiques, chargés de la tenue des registres de l'état civil, à transmettre, en Italie, à la légation de S. M. Impériale et Royale Apostolique à Rome, et, réciproquement, en Autriche-Hongrie, à la légation de S. M. le Roi d'Italie à Vienne, les actes de décès des personnes mortes sur le territoire de leurs États respectifs et nées ou domiciliées sur le territoire de l'autre partie contractante. La remise aura lieu d'office, sans délais ni frais, en la forme usitée dans le pays.

Art. 2. Les actes dressés dans une autre langue que la langue latine ou italienne seront accompagnés d'une traduction en latin, dûment certifiée par l'autorité compétente.

Art. 3. La présente déclaration sera échangée contre une déclaration analogue du ministère impérial et royal austro-hongrois, et sortira ses effets un mois après sa date.

Fait à Rome, le 25 avril 1873.

Le ministre secrétaire d'État pour les affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie.

(L. S.) Signé: *Visconti-Venosta.*

*) La déclaration austro-hongroise porte la date du 17 mai 1873.

1873

761.

21/9 mai 1873.

Traité postal entre l'Autriche-Hongrie et la Russie. Conclu à St. Pétersbourg. Ratifié le 24 mars 1874. Ratifications échangées à St. Pétersbourg. le $\frac{9 \text{ avril}}{28 \text{ mars}}$ 1874.

(R. G. B. 1874, Nr. 83.)

Postvertrag vom 21./9. Mai 1873 zwischen Oesterreich-Ungarn und Russland. Abgeschlossen zu St. Petersburg am 21./9. Mai 1873, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt am 24. März 1874, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu St. Petersburg am $\frac{9. \text{ April}}{28. \text{ März}}$ 1874.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae, etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Quum a Plenipotentiario Nostro atque Majestatis Suae Imperatoris Omnium Russiarum Plenipotentiariis eo fine, ut relationes cursus publicos attinentes mutuis commercii negotiorumque rationibus nunc existentibus conformarentur, die $\frac{\text{vigesima prima}}{\text{nona}}$ mensis Maji anni millesimi octingentesimi septuagesimi tertii Petropoli conventio inita et signata fuit tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies,

animés d'un commun désir d'améliorer le service des correspondances entre leurs États respectifs, ont résolu de conclure une convention postale et ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Cour Impériale de Russie le Baron Ferdinand de Langenau, Général de Cavalerie, Conseiller intime et Chambellan, Chevalier de l'ordre de la Couronne de Fer de 1re classe, et de l'ordre de Léopold — avec la décoration militaire, de l'ordre de Ste. Anne de Russie de 1re classe et de St. Vladimir de la 3me classe avec les épées, Grand' Croix de l'ordre de l'Épée de Suède, des Guelphes de Hanovre, du Lion Néerlandais, de la Couronne de Chêne de Luxembourg et de Charles III d'Espagne, et

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies: 1873

Son aide de camp Général, Général de Cavalerie, Ministre de l'Intérieur, Membre du Conseil de l'Empire, Alexandre Timacheff, Chevalier des ordres de Russie: de St. Alexandre Nevsky, de l'aigle blanc, de St. Vladimir de 2me classe, de Ste. Anne de 1re classe surmonté de glaives, de St. Stanislas de 1re classe, Grand'Croix des ordres étrangers: du Danebrog du Danemark, de l'Épée de Suède etc. etc.,

Son Conseiller Privé, Directeur du Département des Postes, Baron Jean Velho, Chevalier des ordres de Russie: de l'aigle blanc, de St. Vladimir de 2me classe, de Ste. Anne de 1re classe et de St. Stanislas de 1re classe, Grand'Croix des ordres étrangers: de l'aigle rouge de Prusse, du Danebrog du Danemark etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit:

Article I.

Échange des correspondances.

Il y aura entre les Administrations des postes d'Autriche-Hongrie et l'Administration des Postes de Russie un échange périodique et régulier d'objets de la poste aux lettres et de messageries, originaires des États respectifs ou provenant des pays auxquels les Administrations des Postes des parties contractantes peuvent servir d'intermédiaire.

Article II.

Moyens de transport.

Cet échange pourra être effectué par terre ou par mer. Il sera fait de préférence directement par les frontières des États contractants et éventuellement en transit soit à découvert soit en dépêches closes par l'intermédiaire d'autres États, ou à bord des bateaux à vapeur.

Toute correspondance devra être expédiée à destination par la voie présumée la plus prompte. Dans le cas où l'envoyeur indiquerait la voie par laquelle il désire que sa correspondance soit acheminée, celle-ci doit être expédiée de la manière indiquée en tant que faire se peut.

Article III.

Étendue de l'application de la convention.

Les stipulations de la présente convention s'appliqueront à toutes les parties intégrantes de la Monarchie Austro-Hongroise et à la Principauté de Liechtenstein et de l'Empire de Russie (y compris le Grand-Duché de Finlande).

1873

Article IV.

Étendue du service.

Le service de la poste aux lettres comprend les lettres, les imprimés de toute nature et les échantillons de marchandises. Aucun des objets ci-dessus mentionnés ne peut être d'un poids supérieur à 250 grammes, ni porter une déclaration de valeur.

Le service des messageries comprend les colis de toute espèce, les finances et les valeurs.

Article V.

Bases de taxes des objets de la poste aux lettres.

La taxe des objets de la poste aux lettres sera calculée par ports simples, un port simple équivalant:

pour les lettres — à 15 grammes ou fraction de 15 grammes,

pour les imprimés et les échantillons de marchandises — à 50 grammes ou fraction de 50 grammes.

Toutefois les Administrations postales respectives sont autorisées à appliquer d'un commun accord une échelle de poids autre que celle fixée par le présent article.

Article VI.

Lettres ordinaires.

La taxe d'une lettre ordinaire expédiée d'Autriche-Hongrie en Russie et réciproquement de Russie en Autriche-Hongrie est fixée:

à 15 kreuzers ou 10 kopeks par port simple, si elle est affranchie;

à 25 kreuzers ou 16 kopeks par port simple, si elle n'est pas affranchie.

Les lettres insuffisamment affranchies seront traitées comme celles non affranchies et taxées comme telles, sauf déduction de la valeur des timbres-poste et enveloppes timbrées employés.

Article VII.

Lettres de bureaux limitrophes.

Le prix des lettres ordinaires échangées entre les bureaux-de-poste-frontière, opposés l'un à l'autre, est fixé à 5 kreuzers ou 3 kopeks par port simple, si elles sont affranchies; à 10 kreuzers ou 7 kopeks par port simple, si elles ne sont pas affranchies.

Article VIII.

Imprimés et échantillons de marchandises.

Les imprimés de toute nature et les échantillons de marchandises expédiés d'un pays dans l'autre seront obligatoirement affranchies au prix de 3 kreuzers ou 2 kopeks par port simple.

Sous la dénomination „imprimés“ seront comprises toutes les 1873
reproductions obtenues par la typographie, la lithographie, la métallographie ou autres procédés mécaniques. Sont toutefois exceptées les reproductions obtenues au moyen de machines à copier ou de décalque. Les imprimés et les échantillons de marchandises doivent être expédiés de manière à ce que la vérification du contenu de l'envoi soit parfaitement facile.

Il n'est admis sur les imprimés d'autres indications manuscrites que l'adresse du destinataire, la signature de l'envoyeur, la désignation du lieu et de la date de l'expédition et les corrections relatives à la composition faites aux épreuves d'imprimerie.

Les échantillons de marchandises ne doivent avoir aucune valeur marchande et ne porter d'autres indications manuscrites que l'adresse du destinataire, la marque de fabrique ou la raison sociale de l'envoyeur, les numéros d'ordre et les prix. Le maximum de leur poids ainsi que leurs dimensions doivent être conformes aux prescriptions douanières.

Les imprimés et les échantillons de marchandises portant des indications manuscrites non autorisées, ceux non affranchis ou insuffisamment affranchis, soit en général ceux qui ne remplissent pas les conditions voulues seront traités et taxés comme lettres ordinaires.

Article IX.
Recommandation.

Toute lettre expédiée d'Autriche-Hongrie en Russie et réciproquement de Russie en Autriche-Hongrie est admise à la recommandation et l'envoyeur peut, en outre, demander qu'il lui soit fourni un avis de réception du destinataire.

La recommandation implique pour l'envoyeur l'obligation de payer, outre la taxe d'une lettre ordinaire affranchie du poids équivalant, un droit fixe de 10 kreuzers ou 7 kopeks.

Si la lettre recommandée est accompagnée d'un avis de réception à renvoyer, il sera indépendamment de la taxe et du droit susmentionnés perçu de l'envoyeur un droit fixe de 10 kreuzers ou 7 kopeks. Le récépissé de retour sera renvoyé, franc de port, le plus tôt possible.

La recommandation sera admise autant que faire se pourra pour les lettres à destination des pays auxquels les administrations des Postes des États contractants pourront servir d'intermédiaire.

Article X.
Lettres urgentes.

Toute lettre à destination d'un lieu où se trouve un bureau de poste, portant sur l'enveloppe l'inscription de l'envoyeur „à remettre

1873 par exprès" doit être immédiatement après son arrivée au bureau de destination, transmise par un exprès au domicile du destinataire.

L'envoyeur payera, en sus de la taxe d'une lettre ordinaire affranchie ou d'une lettre recommandée, suivant le cas, un droit fixe de 20 kreuzers ou 14 kopeks pour la remise par exprès.

Article XI.

Objets de la poste aux lettres mal dirigés et rebuts.

Les objets de la poste aux lettres mal adressés ou mal dirigés ou adressés à des destinataires ayant changé de résidence doivent être sans aucun délai réexpédiés à destination par la voie la plus rapide et ne seront passibles, du chef de cette réexpédition d'aucune surtaxe pour compte de l'un ou de l'autre des États contractants.

Les objets de la poste aux lettres tombés en rebut seront réciproquement renvoyés.

Article XII.

Répartition du produit des taxes des objets de la poste aux lettres.

Le produit des taxes perçues pour les objets de la poste aux lettres sera partagé par moitié entre les Administrations des Postes d'Autriche-Hongrie et l'Administration des Postes de Russie. Les droits d'exprès appartiendront en totalité à l'Administration dont relève le bureau distributeur. Les autres droits fixes seront acquis à l'Administration qui en aura fait la perception.

Article XIII.

Objets de messageries.

Les objets de messageries seront passibles des taxes internes des États contractants calculées depuis le point frontière d'entrée et de sortie et perçues au profit de ces États, à l'exception des taxes pour les objets échangés entre les bureaux-de-poste-frontière, opposés l'un à l'autre, lesquelles seront partagées par moitié entre les États contractants et calculées par le bureau qui les perçoit d'après la taxe minimale de son pays.

Les objets de messageries pourront être expédiés non affranchis ou affranchis jusqu'à la frontière ou si faire se peut affranchis jusqu'à destination.

Les envois réexpédiés ou renvoyés seront soumis aux taxes légales pour les nouveaux parcours à effectuer.

Article XIV.

Transit.

Les parties contractantes s'accordent réciproquement le transit, soit en dépêches closes, soit à découvert, sur leur territoire des

correspondances de toute provenance, auxquelles l'Autriche-Hongrie 1873
et la Russie respectivement peuvent servir d'intermédiaire.

Le prix total du transport à découvert sur les territoires des États contractants ne doit pas excéder les taxes fixées aux articles VI, VIII et XIII de la présente convention.

Le prix du transit en dépêches closes est fixé à 10 kreuzers par 30 grammes de lettres et à 1 ½ kreuzer par 50 grammes d'imprimés et d'échantillons de marchandises. Ces prix seront également appliqués du consentement de l'Administration des Postes allemandes aux dépêches closes échangées entre la Russie et les pays étrangers en transit par la Monarchie Austro-Hongroise et l'Allemagne.

Les prix ci-dessus seront calculés d'après le poids net des objets de la poste aux lettres, à l'exclusion de la correspondance de service, des pièces de comptabilité, des objets mal dirigés et des rebuts.

Les correspondances transitant par les États contractants, tant à découvert qu'en dépêches closes, doivent remplir toutes les conditions specifiées pour les correspondances austro-hongroises-russes.

Article XV.

Formalités de douane.

Les objets de messageries passibles des droits de douane doivent être conformes aux prescriptions douanières. Toutes les conséquences de l'inobservation des formalités du règlement douanier retombent exclusivement sur l'envoyeur.

Article XVI.

Lettres de voiture.

Les lettres de voiture, c'est-à-dire celles servant d'adresse indépendante aux collis qu'elles accompagnent, ne seront frappées d'aucune taxe si elles ne sont pas cachetées et si leur poids n'est pas supérieur à 15 grammes.

Article XVII.

Responsabilité.

La perte d'une lettre recommandée ou d'un objet de messageries impose à l'Administration des Postes du pays où l'envoi a été consigné l'obligation de payer à l'envoyeur une indemnité sous réserve de recours, s'il y a lieu, contre l'Administration au service de laquelle l'envoi se trouvait confié au moment où la perte a eu lieu.

Cette indemnité est fixée:

à 20 florins ou 12 roubles et 50 kopeks pour toute lettre recommandée;

à la totalité de la valeur déclarée par l'envoyeur lors de la consignation d'un objet de messageries.

1873 Dans le cas ou un envoi ne serait qu'avarié, l'indemnité sera payée à l'envoyeur conformément aux règles existant à ce sujet pour les envois intérieurs de chaque pays.

L'indemnité doit être payée à l'envoyeur, ou en son absence au destinataire, dès que la perte ou l'avarie aura été dûment constatée.

L'envoyeur pourra par une simple procuration par écrit transférer au destinataire son droit à l'indemnité.

L'obligation de payer l'indemnité cesse:

lorsque la déclaration de la perte ou de l'avarie n'a pas été formulée dans le délai d'un an à partir du jour ou la consignation a été faite;

lorsque la perte ou l'avarie est causée par la nature même de l'objet expédié ou par l'incurie de l'envoyeur;

lorsque la perte ou l'avarie ont eu lieu en dehors du territoire des parties contractantes et de celui des États intermédiaires; toutefois les Administrations des Postes des États contractants se chargent dans ce cas de faire gratuitement toutes les démarches utiles dans l'intérêt du réclamant;

lorsque le destinataire a pris sans observation ni réserve livraison d'un envoi qui lui était régulièrement délivré;

lorsqu'un objet de messageries a été consigné sans déclaration de valeur.

Article XVIII.

Répartition des frais du transport.

Les frais du transit en dépêches closes, échangées entre l'Autriche-Hongrie et la Russie par l'intermédiaire d'autres pays, seront supportés par moitié. Les frais du transport par mer seront supportés par l'Administration sur les bateaux de laquelle il s'effectuerait.

Le service des courriers entre les points frontières d'échange sera respectivement organisé et effectué par les soins de l'office expéditeur et à ses frais.

Ces courriers et les mallepostes, ainsi que les chevaux et équipages de poste revenant à vide, seront exempts de tous droits.

Le transport sur les chemins de fer jusqu'à la frontière sera organisé respectivement par les soins de chacune des Administrations conformément à l'ordre établi.

Article XIX.

Communications réciproques.

Les Administrations des Postes des États contractants se communiqueront réciproquement et dans le plus bref délai, pour leur gouverne respective, les règlements en vigueur ainsi que tous renseignements concernant le service postal interne, tels que lois,

arrêtés et décrets qui régissent l'entrée et la circulation des imprimés 1873
de toute nature, la désignation des localités autorisées à délivrer les lettres par exprès, les taxes et les formalités de la consignation et de la livraison des objets de messageries etc.

Article XX.
Règlement d'exécution.

Les points d'échange, la direction des correspondances, ainsi que tous les détails du service, de la comptabilité et de la transmission des correspondances officielles, le délai après lequel doivent être renvoyées les correspondances tombées au rebut, les conditions spéciales du transit etc., seront indiqués et déterminés par un règlement d'exécutiou élaboré d'un commun accord par les soins des Administrations des Postes des États contractants, lesquelles pourront en tout temps, lorsqu'elles en reconnaîtront l'opportunité, augmenter les moyens d'échange et modifier les formalités du service.

Article XXI.
Règlements spéciaux.

Les Administrations des Postes des États contractants sont autorisées à introduire, lorsqu'elles le jugeront opportun, le service des estafettes, des abonnements aux journaux et revues, des mandats de poste et des remboursements, un échange de cartes-correspondance et autres objets de la poste aux lettres etc. et d'en déterminer les conditions (taxes etc.) par des Règlements spéciaux.

Article XXII.
Comptabilité.

Les Administrations des Postes d'Autriche-Hongrie et l'Administration des Postes de Russie dresseront chaque trimestre les comptes résultant de la transmission des correspondances en vertu des dispositions de la présente convention. Ces comptes seront dressés en florins et kreuzers autrichiens et arrêtés contradictoirement. La liquidation de leur solde se fera sans retard.

Article XXIII.
Langue.

La langue française sera obligatoirement employée dans tous les rapports et toutes les relations auxquels la présente convention donnera lieu.

Toutes les adresses et suscriptions des correspondances ou du moins la partie essentielle de leur texte, ainsi que des dépêches, sacs et valises devront être faites en langue française.

Exceptionellement, l'emploi exclusif de la langue nationale des pays respectifs est admis pour les timbres-poste, les enveloppes

1873 timbrées, les timbres, les cachets et les signes sur les objets de matériel servant au transport des correspondances.

Article XXIV.

Durée de la convention.

La présente convention qui annulle et remplace celle conclue entre l'Autriche et la Russie le 9 février/28 janvier 1866, entrera en vigueur à partir du jour dont les Administrations postales respectives conviendront, et demeurera obligatoire aussi longtemps que l'une des parties contractantes n'en aura pas dénoncé la résiliation une année d'avance.

Article XXV.

Exécution.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à St. Pétersbourg aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double original à St. Pétersbourg, le 21/9 mai de l'an de grâce mil huit cent soixante-treize.

Baron *de Langenau* m. p.
Alexandre *Timacheff* m. p.
Baron *Velho* m. p.

Nos visis et perpensis omnibus et singulis, quae in conventione hac continentur, illa omnia rata grataque habere hisce profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo pro Nobis ac successoribus Nostris promittentes Nos ea omnia executioni mandaturos nec ut illis contraveniatur, permissuros esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus sigilloque Nostro Caesareo appresso firmari jussimus.

Dabantur in urbe Nostra Vienna die vigesima quarta mensis Martii anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, Regnorum Nostrorum vigesimo sexto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Guilielmus Liber Baro *a Konradsheim* m. p.,
Consiliarius aulicus et ministerialis.

762. 1873

9 juin 1873.

Ordonnance des ministères I. R. de l'Intériéur et du culte et de l'instruction publique concernant un procédé concerté entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la communication des actes de décès à l'égard des sujets respectifs.

(R. G. B. 1873, Nr. 110.)

Verordnung der Ministerien des Innern und für Cultus und Unterricht vom 9. Juni 1873, betreffend den zwischen der kaiserlich österreichischen und königlich italienischen Regierung vereinbarten Vorgang bei Mittheilung von Todtenscheinen der beiderseitigen Staatsangehörigen.

Das k. und k. Ministerium des Aeussern ist mit der königlich italienischen Regierung übereingekommen, dass von den mit der Führung der Matriken (Civilstandsregister) betrauten weltlichen und kirchlichen Functionären rücksichtlich der in ihrem Sprengel gestorbenen Personen, welche in dem anderen Staate geboren waren oder ihren Wohnsitz hatten, ohne diesfalls ein Ersuchen abzuwarten, unverzüglich und kostenfrei in der in ihrem Lande vorgeschriebenen Form von Amtswegen die Todtenscheine auszufertigen sind, und dass diese Urkunden in Oesterreich an die königlich italienische Gesandtschaft in Wien und in Italien an die k. k. österreichische Gesandtschaft in Rom zu gelangen haben.

Den in einer anderen als der lateinischen oder italienischen Sprache ausgestellten Todtenscheinen ist eine lateinische, von der zuständigen Behörde gehörig beglaubigte Uebersetzung beizuschliessen.

Demnach werden die mit der Matrikenführung betrauten Personen angewiesen, im Falle des Absterbens eines italienischen Staatsangehörigen den in lateinischer oder italienischer Sprache ausgestellten oder mit einer lateinischen Uebersetzung begleiteten Todtenschein sogleich im Wege der politischen Behörde erster Instanz zum weiteren Verfahren an den Landeschef einzusenden.

Diese Verordnung tritt mit 17. Juni 1873 in Wirksamkeit.

Lasser m. p. *Stremayr* m. p.

1873

763.

18 juin 1873.

Ordonnance concernant une modification des règles à observer dans le but d'éviter les cas de mer produits par la collision de vaisseaux.

(M. V. B. 1873, Nr. 42.)

Abänderung der Vorschriften zur Vermeidung von See-Unfällen durch Zusammenstoss von Schiffen auf See.

In den mittelst Verordnungsblatt für S. M. Kriegsmarine vom 21. Februar 1863 veröffentlichten „Vorschriften zur Vermeidung von See-Unfällen durch Zusammenstoss von Schiffen auf See" ist Artikel XVIII durch nachfolgenden Text zu ersetzen:

„Wenn den obigen Regeln zufolge eines von zwei Schiffen auszuweichen hat, muss das andere seinen Curs beibehalten, jedoch mit Rücksichtnahme auf die Bestimmungen des folgenden Artikels."

Dessgleichen ist der im „Signalbuch für die k. k. Kriegs-Marine" auf Seite 71, §. 259, enthaltene Wortlaut des Artikels XVIII durch den oben angeführten Text zu ersetzen.

Freiherr *v. Pöck* m. p.,
Vice-Admiral.

764.

28 juin 1873.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage italiens et austro-hongrois.

(Annuario marittimo 1874, p. 124.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 28 giugno 1873, N° 5365, diretta a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionari portuali sanitarî dipendenti, risguardante il riconoscimento di uguaglianza fra il nuovo metodo di stazatura italiano e quello in uso nella Monarchia austro-ungarica.

In seguito ad incarico ricevuto dall' eccelso i. r. Ministero del commercio con venerato dispaccio 24 corr., N° 17901, si dispone che tutti i bastimenti mercantili con bandiera italiana, i quali sono stati stazati secondo le prescrizioni della legge italiana dell' 11 marzo 1873, e che sono perciò muniti del relativo certificato di stazatura,

da cui risulti il loro tonnellaggio netto, non vengano d'ora in poi 1 sottoposti alla stazatura nei porti del litorale austro-illirico-dalmato e che il tonnellaggio risultante dai loro documenti di bordo sia risguardato come eguale a quello risultante dall'attuale metodo di stazatura austro-ungarico.

765.

22 juillet 1873.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste, concernant la suspension des facilités accordées aux barques de paysans et de celles ne dépassant pas 10 tonneaux de jaugeage.

(Annuario marittimo 1874, p. 126.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 22 luglio 1873, N⁰ 6131, diretta a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionari portuali sanitari dipendenti, in merito alla sospensione delle facilitazioni accordate alle barche destinate agli usi del contadino ed a quelle non eccedenti le 10 tonellate destinate al commercio.

Essendo stato ricercato questo Governo marittimo da una Deputazione portuale sanitaria, che in vista delle anormali condizioni nella salute pubblica, in cui trovasi la limitrofa costa veneta, vengano sospese le facilitazioni accordate alle barche destinate agli usi del contadino, ed a quelle non eccedenti le 10 tonellate destinate al commercio, il Governo marittimo trova di significare, che per ciò che riguarda le barche non eccedenti le 10 tonellate destinate al commercio, non è necessaria una disposizione governativa per far cessare le facilitazioni, allorchè lo stato di salute pubblica nei luoghi vicini non è pienamente soddisfacente, come è il caso al giorno d'oggi, perchè questa disposizione è già contenuta al punto 1⁰ della circolare governativa 10 gennajo 1869, Nro. 485, che tratta appunto delle facilitazioni in parola. Lo stesso dicasi delle barche da pesca.

Si osserva non essere necessaria la registrazione di siffatte barche ad ogni loro arrivo, ma soltanto il rilascio e ritocco della fede sanitaria, e la presentazione della medesima nel luogo d'arrivo prima dell' ammissione a pratica.

Riguardo alle barche destinate all' uso del contadino, trattandosi che le stesse non viaggiano che dalle città e paesi ai campi vicini, ne viene da sè, che le stesse non possono essere assoggettate ad uguale trattamento, ma continuano a godere le facilitazioni fino a

1873 tanto, che in qualche luogo immediatamente vicino avesse a scoppiare una malattia contagiosa.

Ciocchè si comunica a tutti i dipendenti Uffici e funzionari per norma ed esatta osservanza.

766.

25 juillet 1873.

Notification du Gouvernement maritime à Trieste, concernant la mise à exécution par la Porte des articles 32, 34, 36, 37, 47 et 50 de l'annexe *A* de l'acte public relatifs à la navigation du Danube en amont d'Isaktcha jusqu'aux Portes de fer.

(Annuario marittimo, 1874, p. 127.)

Notificazione dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 25 luglio 1873, N° 5785, circa l'attivazione delle disposizioni di polizia fluviale contenute negli articoli 32, 34, 36, 37, 47 e 50 dell' aggiunta A dell' atto pubblico relativo alla navigazione delle imboccature del Danubio.

In relazione all' atto pubblico del 1865, concernente la navigazione delle imboccature del Danubio, diramato colla notificazione dell' i. r. Governo centrale marittimo in data 18 giugno 1866, si porta a pubblica notizia, che l'attivazione delle disposizioni di polizia fluviale contenute negli articoli 32, 34, 36, 37, 47 e 50 dell' aggiunta *A* dell' accenato atto pubblico del Danubio, le quali finora erano valevoli soltanto per il tratto fluviale fra Isaktscha ed il mare, fu estesa per l'avvenire dalla Porta ottomana anche a quello da Isaktscha fino alla porta di ferro, e perciò vennero già emesse le corrispondenti istruzioni alle Autorità ottomane nel Vilajet del Danubio.

767.

25 août 1873.

Circulaire du ministère I. et R. des affaires étrangères concernant la défense de délivrer des passeports à des bohémiens vagabonds.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

In Folge hierortiger Anregung haben die Ministerien des Innern der beiden Reichshälften die Verfügung getroffen, dass ohne besondere Profession herumvagirenden Zigeunern, insbesondere aber Zigeunerbanden, fortan keine Auslandspässe oder zur Erlangung solcher Reisedocumente verwendbare Zeugnisse ausgefolgt werden.

Um diese Massregel wirksam zu ergänzen, ist es erforderlich, 1873
dass auch seitens der k. k. Missionen und der mit Passbefugnissen ausgestatteten Consularämter an solche Vaganten weder neue Pässe ausgestellt, noch in deren Besitze aus früherer Zeit befindliche Reisedocumente verlängert werden.

Die k. u. k. Mission wolle daher dafür Sorge tragen, dass in Zukunft in diesem Sinne vorgegangen werde.

Für den Minister des Aeussern:
Freiherr *v. Hofmann.*

768.

30 août 1873.

Règlement de la Régie des Tabacs de Constantinople.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey III, p. 423.)

Chapitre I.

Fixation des limites. Défense d'importation.

Article 1.

Le gouvernement impérial se réservant le monopole de la fabrication du tabac dans la capitale et la banlieue, et dans les limites fixées comme il suit, a créé une administration spéciale désignée sous le nom de Régie des Tabacs de Constantinople.

Du côté de l'Asie, d'après la carte, la ligne de démarcation part de Pandik, passe par les villages de Dolapiya, de Yablar, de Tchikli, de Courna, de Fourta, d'Admirli, de Court-Dogmouch et de Muradli jusqu'à la rivière d'Irva; elle suit le cours de cette rivière jusqu'au village d'Oumourli; elle comprend les villages de Siné-Pinar et de Husni, situés de l'autre côté de la rivière et touche les villages de Bouzhané et de Ghiullu. Elle aboutit à la mer Noire aux environs du village d'Irva. Du côté de la Roumélie la ligne de démarcation commence au rivage de Kutchuk-Tchekmedjé et partant de la rive occidentale du lac de Tchekmedjé, elle enveloppe les villages de Yarim-Bourgas et de Saint-Georges, suit la ligne des Derbends jusqu'au village de Bogaskeuy et continuant le long de la route de Douz-Dagh elle aboutit à la mer Noire aux environs d'Agatchli-Keuy.

De Pandik aux environs du village d'Irva, du côté de l'Asie, et du rivage de Kiutchuk-Tchekmedjé aux environs d'Agatchli-Keuy du côté de la Roumélie, la ligne de démarcation comprend aussi une zône d'un kilomètre au-delà des localités sus-mentionnées. Les îles des Princes sont comprises dans cette zone.

1873

Article 2.

Sauf les cas prévus dans le Chapitre 2 l'importation du tabac et sa culture dans le périmètre indiqué sont défendues.

Article 3.

Sont exceptés de cette interdiction, les tabacs qui ne sont pas destinés à la consommation de Constantinople, qui y arrivent soit par mer, soit par terre, en transit ou en transbordement. Dans ce dernier cas, avant que la marchandise ne soit debarquée, avant sa sortie de la gare, ou bien dans le cas où prenant une autre voie de terre, avant qu'elle dépasse la zone de prohibition, le propriétaire ou l'individu chargé du transport est tenu de notifier à la direction de la Régie, par écrit et d'une manière explicite, le poids exact et le nombre des colis expédiés. Une fois l'autorisation d'entrée obtenue, la marchandise sera directement dirigée vers les magasins de la douane où elle sera déposée.

Article 4.

Les voyageurs arrivant à Constantinople sont tenus à leur arrivée à la douane de déclarer aux préposés s'ils ont du tabac dans leur bagage, quelle que soit la quantité qu'ils possèdent.

Article 5.

Les débits de tabac et les magasins autorisés porteront les signes spéciaux de la Régie. Il est défendu de tenir du tabac en dépôt en dehors des endroits désignés par l'administration.

Article 6.

Les tabacs importés dans les limites de la Régie, sans avis préalable, ceux qui y sont cultivés secrètement, ceux trouvés dans les bagages des voyageurs qui n'auraient pas fait de déclaration à la douane, ou ceux qui ne porteront pas les cachets de la Régie, seront considérés comme provenant de contrebande, et aucune excuse ni explication ne seront admise.

Chapitre II.

Du Tabac dont l'importation est autorisée.

Article 7.

En observant strictement les conditions suivantes, il est permis d'introduire dans les limites de la Régie du tabac indigène, destiné à la consommation personnelle de l'importateur.

Article 8.

Le tabac importé d'un point quelconque de l'Empire sera en feuilles. L'importation des tabacs coupés est interdite.

Le maximum de la quantité à importer est fixé à cinquante 1873
ocques par an et l'importation devra se faire en une ou deux fois seulement.

Article 9.

Le tabac importé de la sorte, sans égard à sa qualité sera passible d'une fixation au prix auquel le tabac de première qualité de la Régie est vendu à Constantinople.

Article 10.

Les personnes qui voudront faire venir du tabac pour leur usage personnel sont tenues premièrement de s'adresser à la direction de la Régie qui examinera si cette importation est destinée effectivement à un usage personnel et si elle n'est pas faite dans un but de commerce. Ensuite elles doivent payer et déposer d'avance à l'Administration de la Régie la taxe fixée pour la quantité demandée. L'administration de la Régie délivrera une lettre adressée au directeur de la douane de la localité où la commande sera faite. A l'aide de cette lettre la personne chargée de l'expédition obtiendra un teskéré gratuit portant la date et le numéro de la lettre de la Régie, et la marchandise accompagnée de ce teskéré sera expédiée à Constantinople à l'administration de la Régie.

Article 11.

Ce tabac, à son arrivée à Constantinople, sera taillé sous la surveillance et aux frais du propriétaire, par l'entremise de la Régie, et mis dans des boîtes de fer blanc et timbrés par la Régie. Dans cet état il sera livré au destinataire.

Article 12.

Les voyageurs venant par mer à Constantinople, et qui, ayant du tabac dans leurs bagages, le déclareront aux préposés de la douane, pourront le faire entrer en franchise, si le poids de ce tabac ne dépasse pas 50 drammes. Si le poids excède 50 drammes, le tabac sera confisqué.

Chapitre III.

Amendes et punitions.

Article 13.

Outre la confiscation du tabac, le contrebandier payera à titre d'amende une somme égale au prix de ce tabac, estimé d'après la classification établie par la Régie. En cas de récidive, l'amende sera doublée, à la troisième tentative de fraude et aux suivantes l'amende sera triplée et basée sur l'estimation de la Régie.

1873

Article 14.

Il est interdit aux particuliers de posséder des machines et des outils propres à couper le tabac. Ces instruments seront saisis partout où ils seront trouvés, et les personnes qui les auraient eu en leur possession ainsi que celles qui seraient employées à couper du tabac, payeront chacune une amende de 10 l. t. Les tabacs coupés au moyen de ces instruments seront saisis, et conformément à l'article 13, une amende sera infligée à leurs propriétaires. Les amendes frappées par le Conseil de la Régie ne dépasseront pas la somme de p. 300; elles seront infligées par l'administration générale des contributions indirectes si cette somme est dépassée.

Article 15.

La marchandise saisie et les contrebandiers arrêtés seront consignés au prochain corps de garde, pour être transférés au corps de garde central. Le procès-verbal sera dressé, et les coupables ainsi que les marchandises seront livrés à la direction de la Régie qui procédera à l'application du règlement si l'amende à infliger ne dépasse pas la somme de p. 300. Au cas où cette somme serait supérieure, la direction de la Régie adressera un mazbata à l'administration générale des contributions indirectes qui lui donnera suite conformément au présent règlement et aux lois spéciales.

Article 16.

La moitié des amendes infligées conformément à l'article 13 sera perçue au profit de l'Administration de la Régie et l'autre moitié sera donnée à ceux qui auront dénoncé et saisi les contrebandiers. Cependant si l'amende ne pouvait pas être recouvrée, soit que le contrebandier n'ait pas été pris, soit qu'il ait été impossible pour une cause quelconque d'encaisser cette somme, la caisse de la Régie payera à ceux qui auront dénoncé ou saisi les contrebandiers la part qui leur revient, en calculant cette somme sur le prix auquel la Régie aura taxé la qualité du tabac confisqué. Mais dans ce cas, si la somme à payer par la Régie dépasse p. 300, la direction adressera préalablement une demande à l'administration générale des Contributions indirectes.

Article 17.

Avec le tabac de contrebande sera saisi tout ce qui aura servi de moyen de transport, cheval, caïque ou voiture, ainsi que les autres effets qui y seraient trouvés. Si le contrebandier paie l'amende réglementaire, les effets saisis lui seront rendus; au cas où il ne pourrait pas acquitter la somme exigée, ces objets seront vendus par l'autorité, et, l'amende retenue, le surplus, s'il en reste, sera remis à son propriétaire. Cependant au cas où le produit de cette vente ne suffirait

pas à compléter l'amende exigée, la caisse de la Régie payera con- 187
formément à l'article 16, la somme revenant aux dénonciateurs et à ceux qui auraient pris part à la saisie des contrebandiers.

Article 18.

Si pour une cause quelconque, le contrebandier ne pouvait pas payer l'amende réglementaire, il serait puni d'emprisonnement dont la durée sera calculée à raison de vingt piastres par jour à valoir sur la somme qu'il doit payer. Si après la vente de ces effets le chiffre de l'amende n'est pas atteint, le contrebandier subira l'emprisonnement à raison de p. 20 par jour. Toutefois cet emprisonnement ne dépassera jamais la durée de six mois.

769.

13/1 septembre 1873.

Règlement ottoman pour le commerce entre l'Europe et la Perse à travers l'Empire ottoman; abolition du droit de transit.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey, p. 477.)

Dans le but de faciliter le commerce, le Gouvernement Impérial ayant aboli le droit de transit et de 1% sur les marchandises expédiées d'Europe en Perse et vice-versâ par voie de Trébizonde et Erzeroum, à partir du 1er septembre 1289 les marchandises de transit passeront par les douanes de l'Empire en franchise de droits et ce, en vertu d'un Iradé Impérial. Toutefois pour empêcher la contrebande, l'Administration générale des Contributions indirectes, ayant jugé à propos de maintenir les anciennes mesures concernant le transit avec quelques modifications, vient d'élaborer le présent règlement.

Article 1.

Pour transporter leurs marchandises d'Europe en Perse soit directement par voie de Trébizonde, soit après les avoir débarquées provisoirement à Constantinople, les négociants seront tenus, dès l'arrivée de leurs marchandises aux douanes de l'un des ports susmentionnés, de se procurer à la douane un teskéré de transit gratuit spécifiant les nombres, marques et numéros des colis ainsi que l'espèce, la quantité et valeur de leur contenu, contre l'engagement de retourner le même teskéré dûment endossé par les bureaux de la frontière en constatation du passage de la marchandise par là, ou de payer, en cas contraire, les droits d'importation.

La demande du teskéré devra être accompagnée d'une déclaration du négociant portant l'espèce, la quantité, et la valeur du contenu de chaque colis. Pour s'assurer de l'exactitude de la déclaration, la douane ouvrira à son choix un sur chaque dix colis et en vérifiera

1873 le contenu en conformité de la déclaration. Si le résultat de l'examen est satisfaisant, les droits d'importation seront réglés sur toutes les quantités sans autre formalité; si, au contraire, le résultat n'est pas satisfaisant, alors la douane ne pouvant plus se baser sur l'exactitude de la déclaration, ouvrira tous les colis pour examiner et enregistrer le contenu; les droits d'importation seront réglés au tarif, si les marchandises sont tarifés, et ad valorem, si elles ne le sont pas.

L'engagement du négociant de retourner le teskéré gratuit, portant endossement du bureau de la frontière, devra être appuyé par la production d'un garant à la satisfaction de la douane, et si le négociant n'en veut pas présenter, il sera admis à déposer le montant des droits d'importation.

Article 2.

La douane appliquera sur les colis de transit un ou plusieurs timbres de plomb, selon l'usage, s'il en faut à en empêcher toute soustraction en route du contenu, en percevant 50 paras par timbre en métalliques, conformément aux dispositions de l'article 3 de la Circulaire adressée en date de 21 Redjeb 1281 aux Directions des Contributions indirectes. Ainsi plombés les colis continueront leur route jusqu'à la frontière, sans avoir à être ouverts et examinés par les douanes de leur passage, en tant que leurs timbres sont intactes et que leur conditionnement est à l'abri de tout soupçon de fraude. A la frontière, les préposés y résidant se contenteront de vérifier les nombre, marques et numéros des colis avec leur teskéré et de s'assurer de la bonne condition de leurs timbres. Si le résultat de la vérification est satisfaisant, les préposés laisseront passer les colis et restitueront au négociant le téskéré après l'avoir dûment endossé.

Article 3.

Les mêmes formalités auront lieu pour les colis d'exportation de Perse en Europe à la douane d'Erzeroum, avec cette seule différence que le teskéré gratuit fournis par la douane d'Erzeroum sera endossé par la douane de Trébizonde, si les marchandises seront embarquées directement à Trébizonde, et par la douane de Constantinople, si elles seront embarquées à Constantinople pour l'étranger. Toutes les autres formalités, telles que l'examen des marchandises, le plombage des colis, les formalités auxquelles ils seront soumis pendant la route jusqu'à leur arrivée à Trébizonde ou à Constantinople, et l'endossement de leur teskéré seront identiques avec celles en vigueur pour les colis transportés d'Europe en Perse.

Article 4.

Si la douane de la frontière de terre (pour les colis expédiés d'Europe en Perse), ou celles de Trébizonde et Constantinople (pour

les colis expédiés de Perse en Europe directement ou par voie de Constantinople), constate, à l'arrivée des colis et lors de leur vérification, que les nombres, marques et numéros des colis ne sont conformes aux indications de leur teskéré, ou que leurs timbres de plomb ont été défaits et faussés, ou que leur nombre est inexacte, elle ouvrira et examinera tous les colis; après quoi elle en notera sur le dos du teskéré et son cachet le fait, tout en spécifiant si la fraude consiste en déficit de marchandises ou en excédant, pour que la douane d'embarquement soit mise à même de percevoir, comme amende en double, les droits d'exportation sur l'excédant, si cet excédant est de production indigène, et les droits de consommation sur le déficit, lequel sera considéré en cette occasion comme ayant été clandestinement livré à la consommation. Il est bien entendu que pour percevoir l'amende précitée, la douane de l'échelle s'adressera au garant du négociant, et à défaut de garant la somme déposée sera portée en recette. 1873

Article 5.

Le teskéré que les préposés des Contributions indirectes restitueront endossé aux négociants, après s'être assuré que les nombres, marques et numéros des colis sont conformes à leur teskéré et que leurs timbres sont intacts et exactes, sera retourné par le négociant, dans le délai réglementaire de six mois, selon l'usage, à la douane de l'échelle d'embarquement; à la présentation du teskéré endossé la douane restituera au négociant le dépôt ou déchargera sa garantie. Si au contraire le teskéré n'est pas présenté dans le délai sus-mentionné, la douane de l'échelle d'embarquement sera payée au garant des droits, ou portera le dépôt en recette, selon l'usage et les dispositions réglementaires.

Article 6.

Les produits étrangers qui, débarqués déjà à une échelle de l'Empire Ottoman et soumis au droit d'importation seraient envoyés plus tard en Perse, seront passibles des mêmes formalités. Dans ce cas le négociant sera tenu d'exhiber également leur teskéré dûment endossé en constatation du passage de la marchandise pour la Perse, pour se faire restituer intégralement le droit d'importation de 8%, lequel droit n'était auparavant remboursé qu'après déduction de 1% de droit de transit.

Article 7.

L'abolition du droit de transit n'entraîne pas aucune modification ou changement au traité de commerce récemment renouvellé entre la Turquie et la Perse; tout au contraire le traité en question est maintenu tel quel.

1873

770.

16 septembre 1873.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la société des télégraphes allemands réunis ainsi que du gouvernement anglais (pour Gibraltar) à la convention télégraphique internationale de Rome.

(T. V. B. 1873, Nr. 28.)

Beitritt der Gesellschaft der vereinigten deutschen Telegraphen, sowie der grossbritannischen Regierung (für Gibraltar) zum internationalen römischen Telegraphen-Vertrage.

Einer Mittheilung der königlich italienischen Regierung zufolge haben sämmtliche Staaten, welche die zu Rom am 14. Jänner 1872 unterzeichnete internationale Telegraphen-Convention abgeschlossen haben, sowohl dem Beitritte der Gesellschaft der vereinigten deutschen Telegraphen, als auch demjenigen der königlich grossbritannischen Regierung (für Gibraltar) zu obigem Vertrage ihre Zustimmung ertheilt, was hiemit bekannt gegeben wird.

771.

26 sept. 1873.

Ordonnance du Ministère I. R. de l'Intérieur concernant la légalisation des actes de décès des sujets italiens.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

An sämmtliche Länderchefs mit Ausnahme von Triest.

Im Nachhange zu dem h. Erlasse v. 9. Juni, G. Z. 9196, werden E . . . . . um gefällige Veranlassung ersucht, dass den auf Grund dieses Erlasses einzuschickenden Todtenscheinen italienischer Staatsangehörigen die bisher üblich gewesene Legalisirungsclausel durch Consistorium und Landesstelle jeweilig beigesetzt werde.

---

772. 1873

31 octobre 1873.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce publiant l'arrangement particulier conclu entre les administrations des télégraphes austro-hongroise et italienne.

(T. V. B. 1873, Nr. 31.)

Abschluss eines neuen Telegraphen-Uebereinkommens zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien.

Zwischen der österreichischen und ungarischen Telegraphen-Verwaltung einerseits, und der italienischen Telegraphen-Verwaltung andererseits ist ein neues Telegraphen-Special-Uebereinkommen ddo. Pest-Wien den 13./30. Juni und Florenz den 8. August 1873 abgeschlossen worden, welches gleichzeitig im Urtexte und in deutscher Uebersetzung durch das Telegraphenverordnungsblatt kundgemacht wird.

Dieses Uebereinkommen wurde, nachdem dasselbe seitens der betheiligten Regierungen genehmigt worden ist, am 1. October d. J. in Kraft gesetzt.

Arrangement particulier conclu entre les administrations des télégraphes de l'Autriche et de Hongrie d'une part et l'administration des télégraphes d'Italie d'autre part.

La correspondance télégraphique entre l'Autriche et la Hongrie d'une part et l'Italie d'autre part, étant réglée par la convention internationale de Paris, revisée à Rome, le 14 janvier 1872, les Administrations ont stipulé, aux termes de l'article 62 de la dite convention, l'arrangement particulier suivant, sous réserve d'approbation.

Article 1.

Les bureaux italiens de Rome, Milan, Venise, Vérone et Udine, et les bureaux autrichiens de Vienne, Trieste, Klagenfurt et Bolzano sont chargés exclusivement du service de dépôt international. Les autres bureaux situés sur les fils internationaux peuvent échanger la correspondance dont l'origine et la destination ne dépasse pas les bureaux de dépôt les plus rapprochés. Tous les soirs, à la clôture du service, ces bureaux doivent annoncer au bureau de dépôt de la propre Administration, désigné par celle-ci, le nombre des dépêches ainsi transmises.

1873

Article 2.

Les taxes terminales des correspondances limitrophes sont fixées comme suit:

A. Autriche et Hongrie.

1. Pour les stations du Tirol, du Vorarlberg, de la Carinthie, de la Carniole, des cercles de Gorice, Trieste et Istrie, ainsi que pour les stations de l'Administration hongroise situées le long de la côte adriatique 1 franc.

2. Pour toutes les autres stations 2 francs.

B. Italie.

1. Pour les stations situées dans le territoire limité par le Po, le Tessin et le lac Majeur 1 franc.

2. Pour toutes les autres stations 2 francs.

Article 3.

La taxe de transit de l'Autriche-Hongrie pour les correspondances échangées entre les frontières de l'Italie et de la Suisse est fixée à 1 franc.

Article 4.

La taxe de 1 franc est fixée pour le transit, soit du territoire de l'Administration italienne, soit du territoire de l'Administration Impériale Royale dans les cas où, par suite de circonstances imprévues une dépêche est déviée en traversant le territoire de l'autre Administration pour rentrer au territoire d'origine. Le contrôle de ces dépêches ne sera fait que par la station de dépôt, qui les réexpédiera dans le territoire d'origine.

Article 5.

La quote part des taxes terminales et de transit, qui, d'après les tableaux des taxes annexés à la convention revisée à Rome, sont communes aux États dont relèvent les Administrations contractantes, sera de 2 francs 20 cent. pour l'Autriche et la Hongrie, et de 80 centimes pour l'Italie.

Article 6.

Les dépêches météorologiques, et celles qui concernent d'autres objets d'intérêt public, sont expédiées en franchise comme dépêches de service. Les Administrations télégraphiques contractantes s'entendront sur l'application de cet article et le mode d'expédition de ces dépêches.

Article 7.

Les parties contractantes régleront leurs comptes réciproques de la manière suivante;

a) Pour les correspondances terminales des deux Etats, échangées directement ou par la voie de la Suisse, les taxes seront réglées selon les dispositions du dernier paragraphe de l'article 54 de la convention revisée à Rome; 1873

b) pour toutes les autres correspondances l'Administration Impériale Royale des télégraphes à Vienne transmettra chaque mois à l'Administration italienne un compte où toutes les dépêches expédiées à l'Italie seront traitées individuellement avec le montant des taxes y afférentes. Ce compte sera divisé en autant de parties, qu'il y aura de fils affectés à la correspondance entre les deux pays. Au montant de ce compte on ajoutera le nombre des dépêches terminales transmises à l'Italie, et le montant de leurs taxes moyennes.

L'Administration Impériale Royale dressera également chaque mois le compte des dépêches reçues de l'Italie et le transmettra à l'Administration italienne. L'Administration italienne vérifiera ces comptes d'après la disposition de l'article XXXI du règlement annexé à la dite convention.

Article 8.

L'établissement des comptes réciproques mensuels et le payement de la solde résultante de la liquidation trimestrielle sera à la charge de l'Administration des télégraphes italiens et de l'Administration Impériale Royale des télégraphes à Vienne, qui procédera à cet égard aussi au nom de l'Administration hongroise.

Article 9.

La présente convention sera mise en vigueur dans le plus bref délai possible et aura la même durée que la convention internationale conclue à Rome.

Fait à Pest, le 13 juin 1873.
„ „ Vienne, le 30 juin 1873.
„ „ Florence, le 8 août 1873.

Kolbensteiner m. p.
Ary m. p.
E. *d'Amico* m. p.

1873 **773.**

3 novembre 1873.

Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Suède et Norvége. Conclu à Vienne. Ratifié le 3 avril 1874. Ratifications échangées à Vienne, le 15 avril 1874.

(R. G. B. 174, Nr. 60.)

Handels- und Schifffahrtsvertrag zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Schweden und Norwegen vom 3. November 1873. Abgeschlossen zu Wien am 3. November 1873; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 3. April 1874 und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Wien am 15. April 1874.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Quum a Nostro aeque ac Majestatis Suae Sueciae et Norvegiae Regis Plenipotentiario conventio eo fine, ut commercii navigationisque relationes inter Regna Nostra existentes, dilaterentur, die tertia Novembris anni elapsi inita et signata fuit, tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége,

animés d'un égal désir de resserrer les liens d'amitié et de contribuer au développement des relations commerciales et maritimes entre Leurs États respectifs ont résolu de conclure, à cet effet, un traité de commerce et de navigation et ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie:

le Sieur Jules Comte Andrássy de Csik-Szent-Király et Kraszna-Horka, Son Conseiller intime, Ministre de Sa Maison et des affaires étrangères, Grand'Croix de l'Ordre de St. Étienne etc., et

Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége:

le Sieur Charles Edouard Comte de Piper, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire, Grand'Croix de l'Ordre de l'Étoile Polaire de Suède etc.;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article I. 1873

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre les sujets de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie et ceux de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége; ils ne seront pas soumis à raison de leur commerce et de leur industrie, dans les ports, villes et lieux quelconques des États respectifs, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, à des droits, taxes, impôts ou patentes sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés que ceux qui seront perçus sur les nationaux; et les priviléges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouiraient, en matière de commerce ou d'industrie, les sujets de l'une des Hautes Parties contractantes, seront communs à ceux de l'autre.

Article II.

Les produits du sol et de l'industrie des Royaumes-Unis de Suède et de Norvége, de quelque part qu'ils viennent, seront admis en Autriche-Hongrie sur le même pied et sans être assujettis à d'autres ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que les produits similaires de la nation étrangère la plus favorisée dans la Monarchie Austro-Hongroise.

Réciproquement, les produits du sol et de l'industrie de la Monarchie Austro-Hongroise de quelque part qu'ils viennent, seront admis en Suède et en Norvége sur le même pied et sans être assujettis à d'autres ou à de plus forts droits, de quelque dénomination que ce soit, que les produits similaires de la nation étrangère la plus favorisée en Suède et en Norvége.

Les deux Hautes Parties contractantes se garantissent également le traitement de la nation étrangère la plus favorisée pour tout ce qui concerne le transit et l'exportation.

Article III.

Le traitement réservé au pavillon national pour tout ce qui concerne les navires ou leur cargaison, sera réciproquement garanti aux navires des deux Hautes Parties contractantes, soit dans la Monarchie Austro-Hongroise, soit dans le Royaumes-Unis de Suède et de Norvége.

Article IV.

Les dispositions des articles précédents sur le traitement de la nation la plus favorisée ne se réfèrent point:

En Suède et en Norvége:

au cabotage et à la pêche nationale;

En Autriche-Hongrie:

a) aux faveurs spéciales dont jouissent de temps immémorial, les sujets Ottomans pour le commerce Turc dans la Monarchie Austro-Hongroise;

1873 *b)* Aux faveurs qui sont ou seront accordées pour faciliter le commerce de frontière, ni aux réductions ou exemptions de droit dont l'application est restreinte à certaines frontières ou aux habitants de certains districts;

c) Aux facilités mentionnées en l'article VI du traité conclu le 9 mars 1868 entre l'Autriche-Hongrie et les États du Zollverein, ni à des facilités analogues;

d) Au cabotage et à la pêche nationale.

Article V.

Les objets passibles d'un droit d'entrée qui servent d'échantillons et qui sont importés en Suède et en Norvége par des commis-voyageurs des maisons autrichiennes et hongroises, ou en Autriche-Hongrie par des commis-voyageurs des maisons des Royaumes-Unis, jouiront de part et d'autre moyennant les formalités de douane nécessaires pour en assurer la réexportation ou la réintégration en entrepôt, d'une restitution des droits qui devront être déposés à l'entrée; ces formalités seront réglées d'un commun accord avec les Hautes Parties contractantes.

Article VI.

Les fabricants et marchands Autrichiens et Hongrois, ainsi que leurs commis-voyageurs dûment patentés en Autriche-Hongrie, dans l'une de ces qualités, voyageant en Suède ou en Norvége, pourront y faire des achats pour les besoins de leur industrie et recueillir des commandes avec ou sans échantillons, mais sans colporter des marchandises.

Il y aura réciprocité en Autriche-Hongrie pour les fabricants et marchands des Royaumes-Unis et leurs commis-voyageurs.

Aussi longtemps que la Législation Suédoise imposera aux commis-voyageurs étrangers un droit de patente, un impôt équivalent pourra être prélevé en Autriche-Hongrie sur les commis-voyageurs suédois.

Article VII.

Il est entendu que le présent traité s'étendra également à la Principauté de Liechtenstein en vertu de l'article XIII du traité de douane conclu entre Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie et le Prince Souverain de Liechtenstein.

Article VIII.

Les Consuls et autres Agents consulaires suédois et norvégiens dans la Monarchie austro-hongroise jouiront de tous les priviléges, exemptions ou immunités dont jouissent les Consuls et autres Agents de même qualité de la nation la plus favorisée.

Il en sera de même en Suède et en Norvége pour les Consuls 1873
et autres Agents consulaires de la Monarchie austro-hongroise.

Article IX.

Tout bâtiment Suédois et Norvégien et tout bâtiment autrichien et hongrois, qui sera obligé d'entrer par relâche forcée dans un des ports de l'une ou de l'autre des Hautes Parties contractantes, y sera exempt de tout droit de port ou de navigation perçu ou à percevoir au profit de l'État, si les causes qui ont rendu nécessaire la relâche sont valables et évidentes et pourvu, qu'ils ne fassent, dans le port de relâche, aucune opération de commerce, en chargeant ou déchargeant des marchandises; bien entendu cependant que les chargements ou déchargements qui auraient pour motif les travaux de réparation du navire ou la subsistance de l'équipage, ne seront point considérés comme des opérations de commerce qui donnent lieu au payement des droits.

En cas de naufrage dans un endroit appartenant à l'une ou à l'autre des Hautes Parties contractantes, toutes les opérations relatives au sauvetage des bâtiments naufragés, échoués ou abandonnés, seront dirigées par les Consuls dans les États respectifs. Ces bâtiments, leurs parties ou leurs débris, leurs agrès et tous les objets qui leur appartiendront, ainsi que tous les effets et marchandises qui auront été sauvés, ou leur produit, s'ils ont été vendus, comme aussi tous les papiers, qui auront été trouvés à bord, seront consignés au Consul ou Vice-Consul respectif dans le district, où le naufrage aura eu lieu. Les autorités locales respectives interviendront pour maintenir l'ordre, garantir les intérêts des personnes employées au sauvetage, si elles sont étrangères aux équipages des bâtiments susdits, et assurer l'exécution des dispositions qui devront être prises pour l'entrée et pour la sortie des marchandises sauvées. Elles devront de même, en l'absence ou jusqu'à l'arrivée des Agents consulaires, prendre toutes les mesures pour la protection des individus et la conservation des objets sauvés. Il ne sera exigé, soit du Consul, soit des propriétaires ou de ceux qui y ont droit, que le payement des dépenses faites pour la conservation de la propriété; les droits de sauvetage et les frais de quarantaine seront les mêmes que ceux qui seraient également payés dans le même cas par un navire national.

Les marchandises sauvées ne seront soumises à aucun droit ou frais de douane jusqu'au moment de leur admission pour la consommation intérieure. Dans le cas d'une réclamation légale quelconque par rapport au naufrage, aux marchandises et aux effets naufragés, le tribunal compétent du pays, où le naufrage a eu lieu, sera appelé à en décider.

1873

Article X.

Les Consuls et autres Agents consulaires respectifs pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins et toute autre personne faisant, à quelque titre que ce soit, partie des équipages des navires de leur nation, qui auraient déserté d'un bâtiment de leur nation dans un des ports de l'autre.

A cet effet ils s'adresseront par écrit aux autorités locales compétentes et justifieront par l'exhibition en original ou en copie dûment certifiée des registres du bâtiment ou du rôle d'équipage ou par d'autres documents officiels, que les individus qu'ils réclament, faisaient partie dudit équipage.

Sur cette demande, ainsi justifiée, il leur sera donné toute aide pour la recherche et l'arrestation des dits déserteurs qui seront même détenus et gardés dans les maisons d'arrêt du pays à la réquisition et aux frais des Consuls et autres Agents consulaires, jusqu'à ce que ces Consuls ou Agents consulaires aient trouvé une occasion de les faire partir.

Si pourtant cette occasion ne se présentait pas dans le délai de trois mois à compter du jour de l'arrestation, les déserteurs seraient mis en liberté après un avis donné au Consul trois jours à l'avance et ne pourraient plus être arrêtés pour la même cause.

Il est entendu que les marins ou autres individus de l'équipage, sujets du pays dans lequel s'effectuera la désertion, sont exceptés des stipulations du présent article.

Si le déserteur a commis quelque délit, il ne sera mis à la disposition du Consul ou de l'Agent consulaire qu'après que le tribunal, qui a droit d'en connaître, ait rendu son jugement et que celui-ci ait eu son effet.

Article XI.

Le présent traité restera en vigueur pendant dix années à partir du jour de l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait notifié douze mois avant la fin de ladite période, son intention d'en faire cesser les effets, le traité demeurera obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour où l'une ou l'autre des deux Hautes Parties contractantes l'aura dénoncé.

Ce traité sera ratifié et les ratifications en seront échangées à Vienne dans le plus court délai possible.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Vienne, en double expédition, le trois du mois de Novembre de l'an de grâce mil huit cent soixante-treize.

(L. S.) *Andrássy* m. p. (L. S.) Edw. *Piper* m. p.

Nos visis et perpensis tractatus hujus articulis illos omnes et 1873
singulos ratos hisce gratosque habere declaramus, Verbo Nostro Caesareo-Regio spondentes, Nos ea omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro appresso muniri jussimus.

Dabantur in urbe Nostra Vienna die tertia mensis Aprilis, anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, Regnorum Nostrorum vigesimo sexto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Josephus Eques *a Schwegel* m. p.,
Consiliarius aulicus ac ministerialis.

774.

9 novembre 1873.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur aux gouverneurs à l'égard du remboursement des frais de traitement de sujets russes dans les hospices austro-hongrois.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Laut einer von Seite des k. und k. Ministeriums des Aeussern mit Note vom 3. April 1872, Z. 4614, anher mitgetheilten Eröffnung der kaiserlich russischen Botschaft hat das kaiserlich russische Ministerium des Innern den Beschluss gefasst, die Unterhaltskosten russischer Unterthanen, welche sich in ausländischen Wohlthätigkeitsanstalten befinden sollten, und erforderlichen Falles die Kosten ihrer Heimsendung zu bestreiten.

Ich beehre mich Euer . . . . . hiervon unter Bezugnahme auf den hierortigen Erlass vom 10. März 1872, Z. 1857, zur Wissenschaft und weiteren Veranlassung mit dem Ersuchen in Kenntniss zu setzen, gefälligst die Anordnung treffen zu wollen, dass jeder Fall, wo der Ersatz von derlei Kosten hierseits in Anspruch genommen wird, der kaiserlich russischen Botschaft oder dem zunächst befindlichen kaiserlich russischen Consularamte zur Kenntniss gebracht, und mit dieser Anzeige zugleich die Uebergabe der Documente des betreffenden russischen Unterthanes, sowie die Mittheilung aller über ihn erlangten Auskünfte verbunden wird.

1873 Bei den diesfälligen Verhandlungen ist in Gemässheit einer neuerlichen Eröffnung des k. und k. Ministeriums des Aeussern vom 11. September 1873, Z. 5985, der Artikel XIX des Handels- und Schifffahrtsvertrages zwischen Oesterreich und Russland vom 2. September 1860, R. G. Bl. Nr. 272, in analoge Anwendung zu bringen, so zwar, dass, falls die Verpflegung am Sitze eines der kaiserlich russischen Consulate geschah, der Verkehr zwischen diesem und der competenten Landesbehörde stattzufinden hat, in den anderen Fällen aber die bezügliche Correspondenz durch die Vermittlung des k. und k. Ministeriums des Aeussern und der russischen Botschaft zu führen ist.

Die von der kaiserlich russischen Regierung neu getroffenen Massregeln gelten allerdings auch bezüglich der Angehörigen Russisch-Polens, insoweit als dieselben in einem der österreichisch-ungarischen Versorgungshäuser aufgenommen worden sind. Die kaiserlich russische Botschaft glaubt aber, dass der Gebrauch, wonach für die in den Krankenhäusern verpflegten Angehörigen Russisch-Polens aus Reciprocitätsgründen keine Kosten reclamirt werden, durch diese neuen Massregeln keine Präjudiz erleiden dürfte.

Die russische Botschaft hat ferner noch hervorgehoben, dass es sich wohl nur um arme russische Unterthanen, welche in den Versorgungshäusern Aufnahme gefunden haben, nicht aber um solche Nationale handeln kann, welche sich in einer der Heilanstalten, *maisons de santé* etc. des Auslandes behandeln lassen, und welche auf eine pecuniäre Unterstützung seitens ihrer Regierung keinen Anspruch haben.

Die russische Botschaft hat noch bemerkt, dass die russische Staatsangehörigkeit durch einen regelmässigen Pass erwiesen sein muss. Schliesslich mache ich auf die Unterscheidung aufmerksam, welche hinsichtlich der Kostenvergütung zwischen den Versorgungshäusern *(hospices)* und den Krankenhäusern *(hôpitaux ou maisons de santé)* gemacht wird.

775.

26 novembre 1873.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de l'article XXIII, alinéa 2, du règlement télégraphique international.

(T. V. B. 1873. Nr. 33.)

Abänderung des Artikels XXIII, Absatz 2, zum internationalen Telegraphen-Reglement.

In Folge Vereinbarung zwischen den betheiligten Telegraphen-Verwaltungen erhält der Artikel XXXIII, Absatz 2, des zum inter-

nationalen römischen Telegraphen-Vertrage gehörenden Reglements 1873
folgende veränderte Fassung:

Urtext.

„2. En règle générale le Bureau International sert d'intermédiaire à ces notifications. Il reçoit notamment, par télégraphe, avis de toutes les interruptions ou rétablissements des communications qui affectent la correspondance internationale et il est chargé de les porter immédiatement par la même voie à la connaissance de tous les Offices que ces notifications peuvent intéresser."

776.

3 décembre 1873.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Grande-Bretagne pour l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclu à Vienne. Ratifié le 8 mars 1874. Ratifications échangées à Vienne, le 10 mars 1874.

(R. G. B. 1874, Nr. 34.)

Staatsvertrag vom 3. December 1873, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem vereinigten Königreiche von Grossbritannien und Irland, wegen gegenseitiger Auslieferung von Verbrechern. Abgeschlossen zu Wien am 3. December 1873; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratificirt am 8. März 1874, in den beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt in Wien am 10. März 1874.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc.

Notum testatumque omnibus ac singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Plenipotentiario Nostro atque illo Majestatis Suae Magnae Britanniae Reginae, praevie collatis consiliis mutuisque deliberationibus, Conventio de mutua maleficorum extraditione Viennae die tertio mensis Decembris anni millesimi octingentesimi septuagesimi tertii inita et signata fuit, tenoris sequentis:

Nachdem Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. und Apostolischer König von Ungarn, und

Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Irland

1873 behufs besserer Verwaltung der Rechtspflege und zur Verhütung von Verbrechen innerhalb der beiden Reiche und deren Gerichtsbarkeiten es für zweckmässig befunden haben, dass Personen, welche der in diesem Vertrage aufgeführten strafbaren Handlungen beschuldigt, oder wegen solcher verurtheilt und vor der Justiz flüchtig geworden sind, unter bestimmten Umständen gegenseitig ausgeliefert werden sollen, so haben Ihre eben gedachten Majestäten behufs Abschliessung eines solchen Vertrages zu ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine kaiserliche und königliche Apostolische Majestät:

den Herrn Julius Grafen Andrássy von Csik-Szent-Király und Kraszna-Horka, Allerhöchst ihren wirklichen geheimen Rath, Minister des kaiserlichen Hauses und des Aeussern, Grosskreuz des St. Stephan-Ordens etc., und

Ihre Majestät die Königin des vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Irland:

den sehr ehrenwerthen Sir Andrew Buchanan, Mitglied Ihrer Majestät höchstehrenwerthen geheimen Rathes, Grosskreuz des höchstehrenwerthen Bath-Ordens, Allerhöchstihren ausserordentlichen und bevollmächtigten Botschafter bei Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät;

welche, nachdem sie sich gegenseitig ihre Vollmachten mitgetheilt und dieselben in guter und gehöriger Form befunden, die folgenden Artikel vereinbart und abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die hohen vertragschliessenden Theile verpflichten sich, einander diejenigen Personen auszuliefern, welche wegen einer auf dem Gebiete des einen Theiles begangenen strafbaren Handlung beschuldigt oder verurtheilt sind, und in dem Gebiete des anderen Theiles aufgefunden werden, soferne die in dem gegenwärtigen Vertrage angegebenen Fälle und Voraussetzungen vorhanden sind.

Artikel II.

Die strafbaren Handlungen, wegen deren die Auslieferung zu gewähren ist, sind folgende:

1. Mord, Mordversuch.
2. Todtschlag.
3. Nachmachen oder Verfälschen von Metallgeld, Verausgabung oder Inverkehrbringen nachgemachten oder verfälschten Metallgeldes.
4. Fälschen oder Nachmachen oder Verändern oder Inverkehrbringen von Gefälschtem oder Nachgemachtem oder Verändertem, umfassend alle Verbrechen, welche nach den österreichischen Strafgesetzen oder nach den ungarischen Strafgesetzen und Gewohnheiten,

als Nachmachen oder Verfälschen von Papiergeld, Banknoten oder 1873
anderen Werthpapieren, Nachmachung oder Verfälschung anderer öffentlicher oder Privaturkunden, ingleichen Verausgabung oder Inverkehrbringen oder wissentliches Gebrauchen solcher nachgemachten oder gefälschten Papiere bezeichnet sind.

Der Begriff ist nach den österreichischen Strafgesetzen festzustellen, wenn die Auslieferung aus Oesterreich erfolgen soll, und nach ungarischen Strafgesetzen und Gewohnheiten, wenn die Auslieferung aus Ungarn erfolgen soll.

5. Diebstahl und Unterschlagung (Veruntreuung).

6. Erlangung von Geld oder anderen Sachen durch falsche Vorspiegelungen (Betrug).

7. Betrügerischer Bankerott, umfassend die Verbrechen, welche, wenn die Auslieferung aus Oesterreich platzgreifen soll, nach den österreichischen Strafgesetzen, und wenn die Auslieferung aus Ungarn platzgreifen soll, nach den ungarischen Strafgesetzen als ein von dem Gemeinschuldner im Zusammenhange mit dem Bankerott verübter Betrug anzusehen sind.

8. Untreue seitens eines Verwalters und Beauftragten, Banquiers, Agenten, Procuristen, Vormundes oder Curators, Vorstandes, Mitgliedes oder Beamten irgend einer Gesellschaft, soweit diese Untreue nach den bestehenden Gesetzen mit Strafe bedroht ist.

9. Nothzucht.

10. Entführung.

11. Kinderraub, Menschenraub, unbefugte Einschränkung der persönlichen Freiheit eines Menschen.

12. Einbrechen und Eindringen in ein Wohnhaus oder dazu gehöriges Nebengebäude, mit der Absicht, ein Verbrechen zu begehen, zur Tageszeit (house breaking) oder Nachtzeit (burglary).

13. Vorsätzliche Brandstiftung (Brandlegung).

14. Raub, mit Anwendung von Gewaltthätigkeiten oder Drohungen.

15. Erpressungen.

16. Vorsätzliche Versenkung oder Zerstörung eines Schiffes zur See, oder Versuch dieses Verbrechens.

17. Angriffe auf Personen an Bord eines Schiffes auf hoher See, in der Absicht zu tödten oder eine schwere Körperverletzung zu verüben.

18. Widerstand mit Thätlichkeiten (revolt) gegen den Schiffsführer an Bord eines Schiffes auf hoher See, wenn dieser von zwei oder mehreren Personen verübt wird, oder Verschwörung zu einem solchen Widerstande.

19. Falsche eidliche Aussage, Verleitung zu derselben.

20. Boshafte Beschädigung fremden Eigenthums, insoferne sie nicht bloss als Uebertretung strafbar ist.

1873 Die Auslieferung findet auch wegen Betheiligung an einer der vorbezeichneten strafbaren Handlungen statt, ohne Unterschied, ob die Betheiligung vor oder nach der That erfolgte, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass sie nach den Gesetzen beider vertragschliessenden Theile als Verbrechen strafbar sei.

In allen diesen Fällen findet die Auslieferung aus den österreichisch-ungarischen Staaten nur dann statt, wenn die strafbaren Handlungen, falls sie in Oesterreich begangen worden wären, nach dem österreichischen Gesetze ein Verbrechen begründen, oder, falls sie in Ungarn begangen worden wären, nach den in Ungarn in Geltung stehenden Gesetzen und Gewohnheiten ein Verbrechen (büntett) begründen, die Auslieferung aus Grossbritannien aber nur dann, wenn die strafbare Handlung, falls sie in England oder innerhalb der englischen Jurisdiction begangen worden wäre, ein Auslieferungsverbrechen im Sinne der Extraditionsacte von 1870 und 1873 begründen würde.

Artikel III.

In keinem Falle und aus keinem Grunde sollen die hohen vertragschliessenden Theile gehalten sein, die Auslieferung der eigenen Unterthanen zuzugestehen.

Artikel IV.

Die Auslieferung soll nicht stattfinden, wenn die Person, deren Auslieferung aus Oesterreich-Ungarn verlangt wird, in einem der Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie, oder die Person, deren Auslieferung aus Grossbritannien verlangt wird, im vereinigten Königreiche wegen derselben strafbaren Handlung, wegen deren die Auslieferung beantragt wird, in Untersuchung gewesen und ausser Verfolgung gesetzt worden, oder sich noch in Untersuchung befindet, oder bereits bestraft worden ist.

Wenn die Person, deren Auslieferung begehrt wird, in dem Staatsgebiete, wo sie sich befindet, wegen einer anderen strafbaren Handlung in Untersuchung oder Strafe ist, so soll ihre Auslieferung bis zur Beendigung dieser Untersuchung und vollendeter Vollstreckung der etwa gegen sie erkannten Strafe aufgeschoben werden.

Sollte ein Individuum, dessen Auslieferung begehrt wird, wegen privatrechtlicher Verpflichtungen in Process stehen oder zurückgehalten werden, so soll dessen Auslieferung nichtsdestoweniger stattfinden; die verletzte Person behält jedoch das Recht, ihre Ansprüche vor der zuständigen Behörde zu verfolgen.

Artikel V.

Die Auslieferung soll nicht stattfinden, wenn in Betreff des Verbrechens, wegen dessen die Auslieferung begehrt wird, nach den

Gesetzen des um die Auslieferung angegangenen Staates die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung durch Verjährung erloschen ist. 1873

Artikel VI.

Ein flüchtiger Verbrecher soll nicht ausgeliefert werden, wenn die strafbare Handlung, wegen deren seine Auslieferung begehrt wird, einen politischen Charakter an sich trägt, oder wenn er darthut, dass der Antrag auf seine Auslieferung in Wirklichkeit mit der Absicht gestellt worden ist, ihn wegen eines Verbrechens oder Vergehens politischer Natur zu verfolgen oder zu bestrafen.

Artikel VII.

Wenn ein Individuum, dessen Auslieferung in Gemässheit dieses Vertrages von einer der beiden Vertragsmächte begehrt wird, noch von einer oder mehreren anderen Mächten wegen anderer Verbrechen, die in deren Gebiete begangen wurden, reclamirt wird, so ist derselbe der Regierung, in deren Gebiete die schwerere Gesetzesübertretung begangen wurde, und wenn die von ihm verübten strafbaren Handlungen gleich schwer wären, oder wenn es zweifelhaft bliebe, welche die schwerere sei, derjenigen Regierung auszuliefern, welche zuerst das Ersuchen um die Auslieferung gestellt hat.

Artikel VIII.

Die ausgelieferte Person darf in dem Staate, an welchen die Auslieferung erfolgt ist, keinenfalls wegen einer anderen früher begangenen strafbaren Handlung oder auf Grund anderer Thatsachen als derjenigen, wegen deren die Auslieferung erfolgt ist, in Haft gehalten oder zur Untersuchung gezogen werden, es wäre denn, dass sie nach der Auslieferung Gelegenheit gehabt hätte, in das Land zurückzukehren, aus welchem sie ausgeliefert wurde, und diese Gelegenheit nicht benützt hätte, oder dass sie, nachdem sie dahin zurückgekehrt war, freiwillig in dem Lande wieder erschienen wäre, an das sie schon einmal ausgeliefert wurde.

Auf strafbare Handlungen, welche nach erfolgter Auslieferung verübt sind, findet diese Bestimmung keine Anwendung.

Artikel IX.

Die Anträge auf Auslieferung sollen durch die diplomatischen Agenten der hohen vertragenden Theile gestellt werden.

Mit dem Antrage auf Auslieferung eines Beschuldigten müssen ein Haftbefehl, welcher von der zuständigen Behörde des die Auslieferung begehrenden Staates erlassen ist, und solche Beweise beigebracht werden, welche nach den Gesetzen des Ortes, wo der

1873 Beschuldigte aufgefunden wird, dessen Verhaftung rechtfertigen würden, wenn die strafbare Handlung dort begangen wäre.

Betrifft der Antrag eine bereits verurtheilte Person, so muss das Strafurtheil beigebracht werden, welches von dem zuständigen Gerichte des die Auslieferung begehrenden Staates gegen den Verurtheilten erlassen ist.

Auf Strafurtheile, welche auf Ausbleiben des Beschuldigten (in contumaciam) erlassen sind, kann der Auslieferungsantrag nicht gegründet werden.

Artikel X.

Wenn das Auslieferungsbegehren nach den vorstehenden Bestimmungen begründet ist, so sollen die zuständigen Behörden des ersuchten Staates zur Festnahme des Flüchtlings schreiten.

Der Ergriffene wird sodann vor den dazu gesetzlich berufenen richterlichen Beamten gebracht, welcher ihn ebenso zu verhören und den Straffall vorläufig zu untersuchen hat, als wenn die Ergreifung wegen einer im Inlande begangenen strafbaren Handlung erfolgt wäre.

Artikel XI.

Ein flüchtiger Verbrecher kann ausserdem in dringenden Fällen in Folge eines Verhaftsbefehles eines Polizeirichters, eines Friedensrichters oder einer anderen in jedem der beiden Staaten hierzu berufenen Behörde, auf Grund solcher Anzeigen oder Beschwerden und solcher Nachweisungen oder nach solchen Erhebungen verhaftet werden, welche nach dem Dafürhalten der Person, welche den Verhaftsbefehl ausstellt, die Ausfertigung eines Verhaftsbefehles rechtfertigen würden, wenn die Verübung der That oder die Verurtheilung des Gefangenen in dem Gebiete, in welchem sich diese Obrigkeit befindet, erfolgt wäre.

Vorausgesetzt wird übrigens, dass in der kürzesten Frist, und zwar längstens binnen 14 Tagen, bei sonstiger Entlassung des Verhafteten, durch den diplomatischen Vertreter des um die Auslieferung ersuchenden Staates, eine Requisition wegen der Auslieferung in der dem Artikel IX dieses Vertrages entsprechenden Weise erhoben wird.

Artikel XII.

Die Auslieferung erfolgt nicht vor Ablauf von 15 Tagen seit der Ergreifung und nur dann, wenn die Beweise für genügend befunden worden sind, um nach den Gesetzen des ersuchten Staates entweder die Verweisung des Ergriffenen zur Hauptuntersuchung zu rechtfertigen, falls die strafbare Handlung im Gebiete dieses Staates begangen wäre, oder darzuthun, dass der Ergriffene mit der von den Gerichten des ersuchenden Staates verurtheilten Person identisch ist.

Artikel XIII. 1873

Die Behörden des ersuchten Staates haben bei der Prüfung, welche ihnen nach den vorstehenden Bestimmungen obliegt, den beeideten Zeugenaussagen, welche in dem anderen Staate zu Protokoll genommen sind, ingleichen den Abschriften solcher Original-Zeugenaussagen und ebenso den Haftbefehlen und Strafurtheilen volle Beweiskraft beizulegen, vorausgesetzt, dass diese Schriftstücke durch einen Richter, eine obrigkeitliche Person oder einen anderen Beamten dieses Staates unterzeichnet oder bescheinigt und durch einen beeidigten Zeugen oder durch Beidrückung des Amtssiegels des Justiz- oder eines anderen Staatsministers beglaubigt sind.

Artikel XIV.

Wenn zur Auslieferuug genügende Beweise nicht binnen zwei Monaten von dem Tage der Ergreifung des Flüchtigen an, beigebracht werden, so ist der Ergriffene auf freien Fuss zu setzen.

Artikel XV.

Alle in Beschlag genommenen Gegenstände, welche sich zur Zeit der Ergreifung im Besitze des Auszuliefernden befinden, sollen, wenn die zuständige Behörde des um die Auslieferung ersuchten Staates die Ausantwortung derselben angeordnet hat, bei Vollziehung der Auslieferung mit übergeben werden, und es soll sich diese Ueberlieferung nicht bloss auf die Habe des Verfolgten und auf die entfremdeten Gegenstände, sondern auf Alles erstrecken, was zum Beweise der strafbaren Handlung dienen kann.

Wenn die Auslieferung, nachdem sie angeordnet worden ist, wegen Flucht oder Tod des reclamirten Individuums nicht mehr vollzogen werden kann, soll dennoch die Uebergabe der oberwähnten Gegenstände stattfinden.

Artikel XVI.

Jeder der vertragenden Theile wird die Kosten tragen, welche durch die Festnahme und Anhaltnng der auf Grund dieses Vertrages auszuliefernden Personen innerhalb seiner Staatsgebiete und deren Transport bis an seine Grenze verursacht werden.

Artikel XVII.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages sollen auf die Colonien und auswärtigen Besitzungen Ihrer grossbritannischen Majestät Anwendung finden.

Der Antrag auf Auslieferung eines flüchtigen Verbrechers, welcher in einer dieser Colonien oder auswärtigen Besitzungen Zuflucht gefunden hat, soll an den Statthalter oder die oberste Behörde dieser Colonie oder Besitzungen durch den obersten Consularbeamten

1873 der österreichisch-ungarischen Monarchie in dieser Colonie oder Besitzung gerichtet werden.

Ueber solche Anträge soll der gedachte Statthalter oder die gedachte oberste Behörde soviel als möglich nach den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages vorgehen, jedoch soll denselben freistehen, entweder die Auslieferung zu bewilligen oder über den Fall an ihre Regierung zu berichten.

Ihrer grossbritannischen Majestät soll es jedoch freistehen, in den britischen Colonien und auswärtigen Besitzungen über die Auslieferung von Staatsangehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche innerhalb dieser Colonien und auswärtigen Besitzungen Zuflucht gefunden haben, auf möglichst gleicher Grundlage mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages besondere Anordnungen zu treffen.

Anträge, betreffend die Auslieferung von Verbrechern, welche aus einer Colonie oder auswärtigen Besitzung Ihrer grossbritannischen Majestät geflüchtet sind, sollen nach den Bestimmungen der vorstehenden Artikel des gegenwärtigen Vertrages behandelt werden.

Artikel XVIII.

Der gegenwärtige Vertrag soll zehn Tage nach seiner in Gemässheit der durch die Gesetzgebung der hohen vertragenden Theile vorgeschriebenen Formen erfolgten Veröffentlichung in Kraft treten.

Der Vertrag kann von jedem der beiden hohen vertragenden Theile aufgekündigt werden, bleibt jedoch nach erfolgter Aufkündigung noch sechs Monate in Kraft.

Der Vertrag wird ratificirt und die Ratificationen werden sobald wie möglich in Wien ausgewechselt werden.

Zu Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet, und mit ihren Wappen untersiegelt.

So geschehen zu Wien am 3. December im Jahre des Heils eintausend achthundert siebenzig und drei.

(L. S.) *Andrássy* m. p.

His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia etc. and Apotolic King of Hungary, and

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland,

having judged it expedient, with a view to the better administration of justice and to the prevention of crime within the two countries and their jurisdictions that persons charged with or convicted of the crimes hereinafter enumerated, and being fugitives from justice, should under certain circumstances, be reciprocally

delivered up; Their said Majesties have named as their Plenipotentiaries to conclude a Treaty for this purpose, that is to say: 1873

His Imperial and Royal Apostolic Majesty:

the Count Julius Andrássy of Csik-Szent-Király and Kraszna-Horka, His Imperial and Royal Majesty's Privy Counsellor, Minister of the Imperial House and of Foreign affairs, Grand Cross of the Order of St. Stephen etc., and

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland:

the Right Honourable Sir Andrew Buchanan, a Member of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, Her Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to His Imperial and Royal Apostolic Majesty;

who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles:

Article I.

The High Contracting Parties engage to deliver up to each other those persons who, being accused or convicted of a crime committed in the territory of the one Party, shall be found within the territory of the other Party under the circumstances and conditions stated in the present Treaty.

Article II.

The crimes for which the extradition is to be granted are the following:

1. Murder or attempt to murder.

2. Manslaughter.

3. Counterfeiting or altering money, uttering or bringing into circulation counterfeit or altered money.

4. Forgery or counterfeiting, or altering or uttering what is forged or counterfeited or altered; comprehending the crimes designated in the Austrian penal laws or in the Hungarian penal laws and customs as counterfeiting or falsification of paper money, banknotes, or other securities, forgery or falsification of other public or private documents, likewise the uttering or bringing into circulation, or wilfully using such counterfeited, forged, or falsified papers.

The definition is to be determined accordingly with the Austrian penal laws, if the extradition shall take place from Austria, and accordingly with the Hungarian penal laws and customs, if the extradition shall take place from Hungary.

5⁰ Embezzlement or larceny.

1873 6. Obtaining money or goods by false pretences.

7. Crimes against bankruptcy law; comprehending the crimes considered as frauds committed by the bankrupt in connection with the bankruptcy, according with the Austrian penal laws, if the extradition shall take place from Austria, and with the Hungarian penal laws, if the extradition shall take place from Hungary.

8. Fraud by a bailee, banker, agent, factor, trustee, or director or member or public officer of any company, made criminal by any law for the time being in force.

9. Rape.

10. Abduction.

11. Child stealing, kidnapping and false imprisonment.

12. Burglary or house breaking.

13. Arson.

14. Robbery with violence or with menaces.

15. Threats by letter or otherwise with intent to extort.

16. Sinking or destroying a vessel at sea, or attempting to do so.

17. Assaults on board a ship on the high seas, with intent to destroy life, or to do grievous bodily harm.

18. Revolt, or conspiracy to revolt, by two or more persons on board a ship on the high seas, against the authority of the master.

19. Perjury or subornation of perjury.

20. Malicious injury to property, if the offence be indictable.

The extradition is also to take place for participation in any of the aforesaid crimes, as accessory either before or after the fact, provided such participation be punishable by the laws of both the Contracting Parties.

In all these cases the extradition will only take place from the Austro-Hungarian States, when the crimes, if committed in Austria, would, according to Austrian law, constitute a „Verbrechen" or if committed in Hungary, would, according to the laws and customs being in force in Hungary, constitute a crime („büntett"); the extradition from Great Britain only when the crimes, if committed in England, or within English jurisdiction, would constitute an extraditional crime, as described in the Extradition Acts of 1870 and 1873.

Article III.

In no case and on no grounds whatever shall the High Contracting Parties be held to concede the extradition of their own subjects.

Article IV.

The extradition shall not take place if the person claimed on the part of the Government of the United Kingdom, or the person

claimed on the part of the Government of Austria-Hungary, has 1873
already been tried and discharged or punished, or is still under trial, in the Austro-Hungarian dominions or in the United Kingdom respectively, for the crime for which his extradition is demanded.

If the person claimed on the part of the Government of the United Kingdom, or if the person claimed on the part of the Government of Austria-Hungary, should be under examination for any other crime in the Austro-Hungarian dominions or in the United Kingdom respectively, his extradition shall be deferred until the conclusion of the trial, and the full execution of any punishment awarded to him.

Should an individual whose extradition is demanded be at litigation, or be detained in the country on account of private obligations, his surrender shall nevertheless be made; the injured party retaining the right to prosecute his claims before the competent authority.

Article V.

The extradition shall not take place if, with respect to the crime for which it is demanded, and according to the laws of the country applied to, criminal prosecution and punishment has lapsed.

Article VI.

A fugitive criminal shall not be surrendered if the offence in respect of which his surrender is demanded is one of a political character, or if he prove that the requisition for his surrender has, in fact, been made with a view to try or punish him for an offence of a political character.

Article VII.

If an individual whose extradition is demanded by either of the High Contracting Parties in accordance with the terms of this Treaty be also claimed by one or several other Powers on account of other crimes committed on their territory, he shall be surrendered to the Government in whose territory his gravest crime was committed; and if his crimes are all of the same gravity, or a doubt exists as to which is the gravest, to the Government which first made application for his surrender.

Article VIII.

A surrendered person shall in no case be kept in arrest or subjected to examination in the State to which he has been surrendered on account of another previous crime, or any other grounds than those of his surrender, unless such person has, after his surrender, had an opportunity of returning to the country whence he was surrendered, and has not made use of this opportunity, or unless he, after having returned there, reappears in the country to which he has already been surrendered.

1873 This stipulation does not refer to crimes committed after surrender.

Article IX.

Requisitions for surrender shall be made by the Diplomatic Agents of the High Contracting Parties.

To the requisition for the surrender of an accused person there must be attached a warrant issued by the competent authorities of the State which demands extradition, and such proofs as would, according to the laws of the place where the accused was found, justify his arrest if the crime had been committed there.

If the requisition refers to a person already convicted, the sentence passed by the competent Tribunal of the State demanding his surrender must be produced.

No requisition for surrender can be based on a conviction in contumaciam.

Article X.

If the requisition for extradition be in accordance with the foregoing stipulations, the competent authorities of the State applied to shall proceed to the arrest of the fugitive.

The prisoner is then to be brought before a competent Magistrate, who is to examine him and to conduct the preliminary investigation of the case, just as if the apprehension had taken place for a crime committed in the same country.

Article XI.

A fugitive criminal may, however, in urgent cases be arrested under a warrant of a Police Magistrate, Judge of the Peace, or of any other competent authority in either country, on such information or complaint, or such evidence as would, in the opinion of the person issuing the warrant, justify the issue of a warrant if the crime had been committed or the prisoner convicted in the district in which the authority happens to be; provided, however, that he shall be discharged if, within the shortest time possible and at the utmost within fourteen days, a requisition for his surrender in accordance with the terms of Article IX of this Treaty is not made by the Diplomatic Agent of the State which demands his extradition.

Article XII.

The extradition shall not take place before the expiration of fifteen days from the apprehension, and then only if the evidence be found sufficient, according to the laws of the State applied to, either to justify the committal of the prisoner for trial, in case the crime had been committed in the territory of the said State, or to prove

that the prisoner is the identical person convicted by the Courts of the State which makes the requisition. 1873

Article XIII.

In the examinations which they have to make in accordance with the foregoing stipulations, the authorities of the State applied to shall admit as entirely valid evidence the sworn depositions or statements of witnesses taken in the other State, or copies thereof, and likewise the warrants and sentences issued therein, provided such documents are signed or certified by a Judge, Magistrate, or Officer of such State, and are authenticated by the oath of some witness, or by being sealed with the official seal of the Minister of Justice, or some other Minister of State.

Article XIV.

If sufficient evidence for the extradition be not produced within two months from the date of the apprehension of the fugitive, he shall be set at liberty.

Article XV.

All articles seized, which were in the possession of the person to be surrendered at the time of his apprehension, shall, if the competent authority of the State applied to for extradition has ordered the delivery thereof, be given up when the extradition takes place; and this delivery shall extend not only to property of the accused, and to the stolen articles, but also to everything which may serve as a proof of the crime.

If the extradition cannot be carried out in consequence of the flight or death of the individual who is claimed, the delivery of the above mentioned objects shall take place nevertheless.

Article XVI.

Each of the Contracting Parties shall defray the expenses occasioned by the arrest within its territories, the detention, and the conveyance to its frontier, of the persons to be surrendered in pursuance of this Treaty.

Article XVII.

The stipulations of the present Treaty shall be applicable to the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty.

The requisition for the surrender of a fugitive criminal who has taken refuge in any of such Colonies or foreign possessions shall be made to the Governor or chief authority of such Colony or possession by the chief Consular officer of Austria-Hungary in such Colony or possession.

Such requisitions may be disposed of, subject always, as nearly as may be, to the provisions of this Treaty, by the said Governor or

1873 chief authority, who, however, shall be at liberty either to grant the surrender, or to refer the matter to his Government.

Her Britannic Majesty shall, however, be at liberty to make special arrangements in the British Colonies and foreign possessions for the surrender of Austro-Hungarian criminals, who may take refuge within such Colonies and foreign possessions, on the basis, as nearly as may be, of the provisions of the present Treaty.

The requisition for the surrender of a fugitive criminal from any Colony or foreign possession of Her Britannic Majesty shall be governed by the rules laid down in the preceding Articles of the present Treaty.

Article XVIII.

The present Treaty shall come into force ten days after its publication, in conformity with the forms prescribed by the laws of the High Contracting Parties.

It may be terminated by either of the High Contracting Parties, but shall remain in force for six months after notice has been given for its termination.

The Treaty shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at Vienna as soon as possible.

In witness whereof, the respective Plenipotentiaries have signed the same, and have affixed thereto the seal of their arms.

Done at Vienna the 3d day of December in the year of our Lord One thousand eight hundred and seventy three.

(L. S.) Andrew *Buchanan* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis, illos omnes et singulos una cum praedicta Conventione ratos hisce confirmatosque habere profitemur ac declaramus, Verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso firmari jussimus.

Dabantur in Imperiali Urbe Nostra Vienna die octava mensis Martii, anno millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, Regnorum Nostrorum vigesimo sexto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes *ab Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Th. Comes *a Revertera* m. p.,

C. et R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

777.

1873

5 décembre 1873.

Déclaration entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie pour la reconnaisance du tonnage des navires respectifs.

(Trattati e convenzioni, V, p. 111.)

La méthode anglaise (système Moorson) étant désormais en vigueur soit en Italie soit en Autriche-Hongrie pour le jaugeage des bâtiments, les soussignés, au nom de leurs gouvernements respectifs, déclarent que, jusqu'à l'adoption d'une méthode internationale de jaugeage, les navires appartenant à l'un des deux états, et jaugés d'après la méthode susmentionnée, seront provisoirement admis, à charge de réciprocité, dans les ports de l'autre état, sans être assujettis, pour le paiement des droits maritimes, à aucune nouvelle opération de jaugeage, le tonnage net de registre, inscrit dans les papiers de bord, étant considéré comme équivalant au tonnage net de registre des navires nationaux.

Fait à Vienne en double expédition, le 5 décembre mil huit cent soixante-treize.

L'envoyé extraordinare et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie près Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique:

(L. S.) *Robilant.*

Le ministre des affaires étrangères de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie:

(L. S.) *Andrássy.*

778.

11 décembre 1873.

Adhésion du Gouvernement I. et R. aux travaux de la Commission internationale pour le tonnage, réunie à Constantinople en 1873.

(Correspondenzen u. Actenstücke d. Min. d. Aeussern VIII, p. 72.)

Le Comte Andrássy au Comte Ludolf à Constantinople

Ofen, den 11. December 1873.

Ich stimme den in Ihrem Telegramme vom 6. d. M. enthaltenen Vorschlägen, welche im Principe unserer Auffassung, den Ihnen ertheilten Befehlen und den Instructionen unserer Delegirten genau entsprechen, vollständig bei. Sie sind ermächtigt, unsere Delegirten zu beauftragen, die Surtaxe von 13 Francs nach unserem Aichungssysteme, welche einer Surtaxe von 14 Francs nach dem englischen

1873 pas être utilisés pour la production du fret. C'est à cette conclusion qu'ont abouti les diverses ordonnances réglant ce sujet, après avoir successivement traversé des phases analogues de tâtonnements et d'études.

Heureusement, après avoir passé par toutes ces phases, malgré les variations dans les procédés, on est à la fin arrivé à établir, dans les conditions à peu près semblables, une statistisque comparable du tonnage maritime des différentes nations.

En adoptant partout les mêmes règles de jaugeage, la comparaison ne laisse plus rien à désirer, et la navigation sera partout taxée d'une manière uniforme et équitable.

Cette unification du tonnage peut être réalisée en adoptant une formule qui réunit les trois conditions suivantes:

1° Mesurer la capacité intérieure du navire avec toute la précision que comporte pratiquement la science géométrique.

2° Exprimer cette capacité en tonneaux, adoptant pour diviseur commun une unité de jauge, qui résume le mieux, pour toutes les marines, les traditions séculaires de l'expérience commune, et qui donne comme quotient une moyenne de toutes les conditions variables dans lesquelles les navires sont employés.

3° N'admettre pour la détermination du tonnage net, qui sert de base à l'application des taxes, aucune déduction, qu'à la condition que les espaces déduits ne soient pas employés pour la production du fret, soit en y mettant des passagers, soit en y mettant des marchandises.

La Commission s'est demandé s'il ne serait pas mieux de supprimer l'expression tonneau de jauge afin de faire cesser la confusion continuelle entre le tonneau de jauge et les différents tonneaux employés par le commerce, soit en poids, soit en mesure; mais après mûre délibération, elle a jugé que le temps n'est pas encore venu pour recommander un tel changement dans les usages du monde commercial et maritime, et elle s'est décidée à adopter, pour unité de jauge, le tonneau de capacité du système Moorsom de 100 pieds cubes anglais ou de 2·83 mètres cubes.

Ces principes posés, la Commission Internationale ayant reconnu que le procédé de mesurage de la capacité des navires inauguré par le Merchant Shipping Act de 1854 sous le nom de Système Moorson, dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, réalise le mieux les conditions requises pour la détermination du tonnage brut; qu'aucun système ne se prête mieux à l'application des règles précises de déduction qui doivent déterminer le tonnage net et ne se recommande avec de plus grand avantage pour l'unification du tonnage que la Commission doit rechercher et désire atteindre;

Constatant d'ailleurs:

1° Que la plupart des Puissances maritimes en ont ainsi jugé, puisque l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, les États-

Unis d'Amérique, la France, l'Italie, la Norvége et la Turquie ont 1873
successivement, avec des variantes dans l'application, adopté le système Moorsom, et que la Belgique, l'Espagne, les Pays-Bas et la Suède, d'après les déclarations de leurs délégués respectifs, sont également en voie de l'adopter;

2° Qu'en ce qui concerne le tonnage net des navires à vapeur, les prescriptions de la loi Anglaise de 1854 laissent beaucoup à désirer, notamment en ce que la déduction est calculée pour une catégorie de navires dont les machines sont dans un certain rapport avec la capacité totale, en prenant un tantième pour cent du tonnage brut, tandis que dans d'autres navires la déduction dépend simplement de l'espace occupé par la machine;

3° Qu'il y a deux autres systèmes de déduction, entre lesquels la différence consiste dans le traitement des soutes à charbon; l'un avec les cloisons mobiles est appelé la règle du Bas-Danube, l'autre pour des soutes fixes est adopté en Allemagne, Autriche-Hongrie, France et Italie; que par le premier de ces systèmes, on laisse la liberté aux armateurs d'employer sans inconvénient leurs navires partout dans le commerce général du monde, tandis que par l'autre système ils sont obligés d'adopter les soutes à charbon fixes pour des voyages déterminés; mais en vue des opinions partagées sur les avantages de l'un ou de l'autre système;

La Commission recommande à l'acceptation des Puissances maritimes les modes de procéder ci-après indiqués et les règles de jaugeage annexées au présent Rapport.

S'ils sont adoptés, il sera désirable que les papiers de bord des navires présentent un tableau de tous les détails du mesurage et du calcul par lesquels on aurait trouvé le tonnage brut et des déductions opérées pour déterminer le tonnage net.

Pour le cas où il y aurait des exceptions dans le mesurage de la capacité totale du navire, on devrait le mentionner dans les papiers de bord.

En discutant et fixant les règles de jaugeage annexées à ce Rapport, la Commission a été guidée par les considérations suivantes qu'elle soumet aussi à l'approbation des Puissances maritimes.

§ 1.

Tout navire de commerce, à quelque nation qu'il appartienne, doit être muni d'un certificat de jauge constatant:

a) Le tonnage brut ou gross tonnage qui est l'expression de la capacité totale du navire et

b) le tonnage net qui est l'expression de la capacité du navire après déduction des espaces reconnus non utilisables pour la production du fret.

1873

§ 2.

Le certificat de jauge, dont il s'agit, délivré par les autorités compétentes de l'État, auquel appartient le navire, après jaugeage opéré d'après les prescriptions des règles proposées par la Commission Internationale, fait foi en tout pays pour servir de base à la perception des taxes auxquelles le corps du navire est ou peut être soumis pour quelque cause et en quelque lieu que ce soit. Les dites taxes sont appliquées au tonnage net du navire.

§ 3.

La détermination du tonnage brut ou capacité totale d'un navire est le mieux effectuée au moyen des procédés de jaugeage et de calcul connus sous le nom de système Moorson, tels qu'ils sont définis par les règles de jaugeage adoptées par cette Commission et annexées au présent rapport.

§ 4.

Le tonnage brut comprend le résultat du jaugeage de tous les espaces au-dessous du pont supérieur, ainsi que de ceux compris dans toutes les constructions permanentes, couvertes et closes sur ce pont. (Pour leur définition voir les règles de jaugeage annexées.)

§ 5.

Les déductions à opérer du tonnage brut pour déterminer le tonnage net sont:

1° Les déductions générales s'appliquant aux navires à voiles et aux navires à vapeur.

2° Les déductions spéciales aux navires à vapeur.

§ 6.

Les déductions générales s'appliquent:

1° Au logement de l'équipage. (Ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipage les gens de service quels qu'ils soient, embarqués pour le service des passagers.)

2° Aux cabines des officiers de bord. (Celle du capitaine non comprise.)

3° Aux cuisines et aux lieux d'aisance et latrines à l'usage exclusif du personnel du bord, qu'ils soient situés au-dessous ou au-dessus du pont supérieur.

4° Aux espaces couverts et clos, s'il en existe, placés sur le pont supérieur et destinés à la manœuvre du navire.

Tous les espaces appliqués à chacun des usages ci-dessus indiqués peuvent être limités séparément suivant les besoins et les habitudes de chaque pays; ils sont cubés isolément, et additionnés;

le total devant être déduit, s'il est au-dessous de 5°/₀ du tonnage brut, 1873
et ne pouvant dans aucun cas dépasser 5°/₀ du dit tonnage.

Outre les espaces compris dans les déductions, il a été proposé au sein de la Commission de déduire aussi les espaces occupés par la cabine du capitaine, les soutes à voiles, à cordages et autres agrès de la manœuvre, mais ces propositions n'ont pas obtenu la majorité absolue des voix.

§ 7.

La Commission recommande la suppression de tout système qui ferait dépendre la détermination du tonnage net d'un navire à vapeur de la déduction d'un tantième pour cent de la capacité totale du navire.

§ 8.

Les déductions spéciales aux navires à vapeur s'appliquent:

a) A la chambre des machines et des chaudières;

b) Au tunnel des navires à hélice;

c) Aux soutes à charbon permanentes: les espaces des chambres, tunnel et soutes étant exactement mesurés.

§ 9.

Si le navire n'a pas de soutes permanentes, ou s'il a seulement des soutes latérales et si l'approvisionnement de charbon est logé dans des magasins prélevés sur la cale au moyen de cloisons mobiles, on ne fera pas entrer l'espace des soutes latérales ou des magasins à charbon dans le mesurage. Dans ce cas, on appliquera la règle en vigueur aux Bouches du Danube, c'est-à-dire que pour tenir compte de l'approvisionnement moyen de combustible, on accordera 50°/₀ de l'espace de la machine si le navire est à roues, et 75°/₀ de l'espace de la machine si le navire est à hélice.

(Voir article 16 des règles de jaugeage annexées.)

§ 10.

Les navires munis de soutes permanentes pourront néanmoins être jaugés selon la règle du Danube. Dans ce cas le tonnage net sera établi conformément aux prescriptions du paragraphe ci-dessus.

§ 11.

Dans aucun cas (sauf pour les remorqueurs) le total des déductions spéciales aux navires à vapeur ne pourra dépasser 50°/₀ du tonnage brut.

§ 12.

Pour les navires remorqueurs, et à la condition expresse que ces navires seront exclusivement affectés au remorquage, les déductions

1873 spéciales s'appliqueront sans limite aux espaces réellement occupés par la chambre des machines et l'approvisionnement de combustible.

§ 13.

Provisoirement et jusqu'à ce que tous les gouvernements aient adopté des règles uniformes pour le tonnage net, et dans le but d'obtenir, en attendant, une certaine uniformité de pratique, il pourra, dans tout État, être délivré aux navires à vapeur, appartenant au dit État, par les soins des autorités compétentes, pour la délivrance du registre de jauge constatant le tonnage d'après la loi nationale en vigueur, un certificat annexe qui fera foi dans les ports étrangers et qui établira le tonnage net auquel devront être appliquées les taxes à payer dans ces ports.

§ 14.

Dans les États qui ont déjà adopté le système Moorson, le certificat annexe mentionné ci-dessus sera drésse facultativement, soit d'après la règle applicable aux navires à soutes permanentes, soit d'après la règle du Danube.

§ 15.

Dans les pays où le système Moorson sera, mais n'est pas encore adopté, les navires à vapeur pourront être mesurés d'après la règle II de la loi Anglaise de 1854, avec les facteurs 0·0017 et 0·0018. Du tonnage brut ainsi trouvé, on opérera les déductions spéciales accordées par les §§ 6 à 12 ci-dessus. Le certificat annexe spécifié au § 13 constatera le tonnage brut et le tonnage net du navire ; le dit tonnage net sera établi facultativement, soit d'après la règle applicable aux navires à soutes permanentes, soit d'après la règle du Danube.

§ 16.

Les navires non pontés n'ont pas été compris dans les règles internationales de jaugeage proposées.

§ 17.

Comme sanction pénale on recommande d'ordonner que si un des espaces permanents, qui ont été déduits, est employé pour y mettre des marchandises ou des passagers, ou pour en tirer du profit en l'affrétant, cet espace sera ajouté au tonnage net et ne pourra plus être déduit.

Les dispositions des paragraphes ci-dessus embrassent les principes qui ont guidé la Commission dans son travail et elle émes le vœu que pour garantir l'application identique des dits principet

dans tous les États, les règles de jaugeage proposées par elle soient 1873
adoptées par voie diplomatique, ou par des Délégués munis de pleins-pouvoirs qui pourraient s'entendre sur les procédés à employer, et pour tous les détails d'exécution.

En abordant la seconde partie de la tâche qui lui a été dévolue par le Gouvernement de Sa Majesté Impériale le Sultan, la Commission a posé dans les termes suivants, d'accord avec la teneur des instructions du Gouvernement Ottoman à ses délégués, la question à résoudre:

„Le mode actuellement appliqué pour la perception des droits du Canal est-il en harmonie avec les prescriptions de l'acte de concession et du Firman Impérial, selon l'interprétation qui leur a été donnée par les deux lettres Vizirielles à Son Altesse le Khédive?"

Examen fait de l'acte de concession et des documents ci-dessus indiqués, la Commission a ouvert la discussion et après avoir entendu successivement MM. les délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de Belgique, d'Espagne, de la Grande-Bretagne, de Grèce, d'Italie, des Pays-Bas, de Russie, de Suède-Norvége et de Turquie, elle a été appelée à délibérer sur le projet de résolution présenté par les délégués de la Grande-Bretagne, ainsi qu'en témoignent les procès-verbaux N° XII, XIV, XV, XVI.

Avant de se prononcer par un vote sur cette résolution, la Commission, dans la séance du 9 décembre, a reçu de son Président, communication de la lettre, en date du même jour, adressée à Son Excellence Rachid Pacha, Ministre des Affaires Étrangères.

Déférant à la recommandation contenue dans cette lettre, la Commission a discuté et officiellement adopté la rédaction de l'avis suivant qui a été accepté à l'unanimité, et qu'elle espère être conforme au désir exprimé par la Sublime Porte.

Avis.

Invitée par la Sublime Porte à exprimer un avis sur le mode de perception applicable au Canal de Suez en vertu du contrat de concession, du Firman de 1866, et des lettres Vizirielles du 17 djemazi-ul-ewel et du 6 djemazi-ul-ahir 1290, et se conformant au désir exprimé dans la lettre adressée, le 9 décembre 1873, par Son Excellence Rachid Pacha, Ministre des Affaires Étrangères de Turquie, à Son Excellence Edhem Pacha, Président de la Commission;

Se référant, d'une part, à l'acte de concession de l'entreprise du Canal de Suez, lequel acte doit rester intact;

Se référant, d'autre part, pour l'application des prescriptions de cet acte, aux principes généraux et aux règles de jaugeage, tels que la Commission Internationale les a précédemment déterminés;

1873 La Commission est d'avis qu'on peut régler le mode de cette perception par une transaction, dont les dispositions sont les suivantes:

Navires jaugés d'après le système Moorson.

1° Il sera perçu sur chaque tonne de registre net des navires dont les déductions propres aux machines ont été déterminées d'après le § (a) de la clause XXIII qui definit la règle III de la loi anglaise de 1854, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs.

2° Cette surtaxe sera réduite à 3 francs pour chaque bâtiment qui aura inscrit sur ses papiers de bord, ou annexé à ces papiers, le tonnage net résultant du système de jaugeage recommandé par la Commission Internationale, lequel formera la base de la perception de la taxe et de la surtaxe.

3° Il est entendu que les navires qui sont déjà mesurés d'après l'alternative posée par la Commission et notamment suivant le § (b) de la clause précitée de la loi anglaise de 1854, n'auront à acquitter dès à présent, que la surtaxe de 3 francs par tonneau de registre net, sous la condition que les déductions pour la machine et le combustible n'excéderont pas 50% du tonnage brut.

Navires jaugés d'après un autre système que celui de Moorson.

4° Le tonnage brut des navires qui ne sont pas jaugés d'après le système Moorson sera ramené au tonnage de ce système par l'application des facteurs du barème du Bas-Danube et leur tonnage net sera déterminé d'après le § (a) de la clause XXIII précitée. Ils payeront, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs par tonne sur ce tonnage net.

Disposition commune à tous les navires.

5° La surtaxe de 3 francs par tonne nette de registre sera progressivement réduite dans les proportions ci-après spécifiées, à mesure du développement du tonnage net des navires transitant annuellement par le Canal, et de manière à ne plus percevoir finalement que la taxe maximum de 10 francs par tonne sur le tonnage net, constaté par les papiers de bord, aussitôt que ce tonnage aura atteint pendant une année, 2,600.000 tonnes de tonnage net de registre.

La décroissance de la surtaxe suivra les proportions ci-après:

Aussitôt que le tonnage net aura atteint le chiffre de 2,100.000 tonnes pendant une année, la Compagnie ne pourra, à partir de l'année suivante, percevoir la surtaxe qu'à raison de $2^1/_2$ francs par tonne.

À partir de l'année qui suivra celle durant laquelle le tonnage 1873
net aura atteint 2,200.000 tonnes, la surtaxe ne sera plus que de 2 francs par tonne et ainsi de suite chaque augmentation de 100.000 tonnes pour une année, entraînant une diminution de surtaxe de 50 centimes par tonne pendant l'année suivante; de telle sorte, qu'au moment où le net tonnage aura atteint 2,600.000 tonnes pendant une année, la surtaxe sera définitivement supprimée et la taxe ne dépassera plus le chiffre maximum de 10 francs par tonne de registre net.

Il est bien entendu:

1° Qu'au cas où l'augmentation du tonnage net réalisée pendant une année, dépasserait 100.000 tonnes, la surtaxe décroîtrait pendant l'année suivante d'autant de fois 50 centimes par tonne, qu'il se serait produit de fois 100.000 tonnes de plus.

2° Qu'une fois que la surtaxe aura été diminuée ou abolie d'après les conditions qu'on vient de dire, aucune augmentation ou ré-imposition ne pourra avoir lieu, même si le tonnage de transit venait de nouveau à descendre.

3° Que l'année mentionnée plus haut commence le 1er janvier, nouveau style.

6° Les bâtiments de guerre, les bâtiments construits ou nolisés pour le transport de troupes et les bâtiments sur lest seront exemptés de toute surtaxe; ils ne seront pas soumis à une taxe supérieure au maximum de 10 francs par tonne, qui sera prélevée sur leur tonnage net de registre.

Après avoir exprimé cet avis dans sa XIXème séance, le premier délégué de Turquie, autorisé par son Gouvernement, a fait les deux déclarations suivantes:

Que la permission de percevoir une surtaxe d'un franc concédé à la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez dans l'année 1871, pour un but spécial, est abrogée.

Qu'aucune modification ne pourra être apportée à l'avenir aux conditions de transit, soit en ce qui concerne les droits de navigation, soit en ce qui concerne les droits de remorquage, d'ancrage, de pilotage, etc., qu'avec l'assentiment de la Sublime Porte qui, de son côté, s'entendra à ce sujet avec les principales Puissances intéressées, avant de prendre aucune détermination.

MM. les délégués de la Grande-Bretagne, d'Italie, d'Espagne, de Belgique, d'Autriche-Hongrie, d'Allemagne, de Turquie, de France, de Grèce, de Russie et de Suède-Norvége ont declaré, dans la XXème séance, qu'ils sont autorisés par leurs gouvernements à adhérer aux dispositions de la transaction.

MM. les délégués des Pays-Bas ont déclaré qu'ils sont autorisés par leur gouvernement à y adhérer également, sous les réserves faites.

1873

	Nombre de divisions à effectuer.
3me Classe: de 120 pieds anglais exclusivement à 180 pieds anglais inclusivement (35m à 55m) .	8
4me Classe: de 180 pieds anglais exclusivement à 225 pieds anglais inclusivement (55m à 69m) . . .	10
5me Classe: plus de 225 pieds anglais (69m)	12

Note: Un plus grand nombre de divisions n'est pas interdit.

Article 3.

A chaque point de divisions de la longueur, y compris les points extrêmes, on mesure le creux ou la hauteur de chaque section depuis un point marqué au tiers du bouge du pont en contrebas du can supérieur du barrot, jusque sur le collet de la varangue à côté de la carlingue, en déduisant l'épaisseur moyenne du vaigrage de fond.

Les hauteurs de toutes les sections transversales sont partagées en quatre parties égales, lorsque celle de la section milieu est de 16 pieds anglais (5 mètres) ou moins, et en six parties égales, lorsque celle de la section milieu excède 16 pieds anglais (5 mètres).

A chacun des points de division de la hauteur de chaque section (les points extrêmes compris), on mesure la largeur du navire, en dedans du vaigrage.

Chaque largeur est numérotée (No 1, 2, 3 etc.) à partir du pont de jaugeage et l'on multiplie:

Par 1, les largeurs No	1 et 5 (points extrêmes)	lorsque la hauteur est de 16 p. a. (5m) ou moins.
Par 4, les largeurs No	2 et 4 „	
Par 2, la largeur No	3	
Par 1, les largeurs No	1 et 7 „	lorsque la hauteur est plus de 16 p. a. (5m).
Par 4, les largeurs No	2, 4 et 6 „	
Par 2, les largeurs No	3 et 5 „	

Le total des produits ci-dessus est multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la hauteur. Le résultat donne l'aire de la section.

Article 4.

On peut aussi mesurer l'aire des sections transversales avec la même exactitude par la méthode suivante des coordonnées polaires.

On partage chaque demi-section transversale en cinq secteurs angulaires, ayant même angle au sommet (cet angle est egal à $\frac{9^0}{5} = 18^0$) et on prend pour la surface de chacun d'eux, celle du secteur de cercle compris entre les rayons vecteurs extrêmes et décrits avec le rayon moyen.

Pour procéder au mesurage, il faut mesurer les rayons vecteurs moyens de chaque secteur, dont les deux extrêmes feraient, l'un avec

l'horizontale et l'autre avec la verticale, des angles de 9°, tandis que 1873
les autres sont espacés uniformément de 18°.

Pour obtenir leurs directions on place dans le plan de la section un demi-cercle, convenablement divisé et dirigé de manière que son diamètre horizontal passe par le tiers du bouge du bau et que le centre se trouve dans le plan diamétral du navire; les rayons vecteurs seront mesurés à l'aide d'un ruban fixé au centre du demi-cercle.

Pour calculer l'aire de la section on élève au carré les rayons moyens ainsi mesurés, on les additionne entr'eux, et la somme multipliée par 0·31416 sera considérée comme la surface de la section.

Article 5.

Les sections transversales mesurées par l'une de ces deux méthodes sont numérotées (N° 1, 2, 3 etc.) assignant le N° 1 à l'extrêmité avant et le dernier N° à l'extrêmité arrière de la longueur. On multiplie:

L'aire de la première et de la dernière section, s'il y en a, par 1;

Celles des sections des numéros pairs, par 4;

et celles des sections des numéros impairs (la première et dernière exceptées) par 2.

Le total de ces produits, multiplié par le tiers de l'intervalle entre les sections, donne le volume de l'espace mesuré. Le tonnage de ce volume est obtenu en le divisant par 100, si les mesures sont prises en pieds anglais; et par 2·83 si les mesures sont prises en mètres *).

Article 6.

Lorsque le navire a un troisième pont, le volume compris entre ce troisième pont et le pont de jaugeage est déterminé de la manière suivante:

On mesure la longueur de l'entre-pont, au milieu de la hauteur depuis le vaigrage à côté de l'étrave, jusqu'au revêtement intérieur de l'allonge de poupe.

Cette longueur est divisée en autant de parties que pour le pont de jaugeage; à chacun des points de divisions, ainsi qu'aux points extrêmes, on mesure la largeur au milieu de la hauteur. Les largeurs sont numérotées (1, 2, 3 etc.) à partir de l'avant. On multiplie par 1 la première et la dernière; par 4 celles ayant des numéros pairs et par 2 celles ayant des numéros impairs (la première et la dernière exceptées). Le total de ces produits, multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne

*) Quand les mesures sont prises en mètres, au lieu de diviser les volumes par 2.83, on peut les multiplier avec 0.353.

1873 horizontale de l'entre-pont. On obtient ensuite le volume de l'entre-pont en multipliant cette aire par la hauteur moyenne; et ce volume, divisé par 100, si les mesures ont été prises en pieds anglais ou par 2·83, si elles ont été prises en mètres, représente le tonnage à ajouter au tonnage principal (article 5).

Si le navire a plus de trois ponts, le volume et le tonnage des entre-ponts supérieurs sont calculés de la même manière et ajoutés au tonnage principal.

Article 7.

S'il existe sur le pont supérieur des dunettes, teugues, rouffles ou autres constructions permanentes couvertes et closes, telles qu'elles ont été définies dans les principes généraux, le tonnage en est également ajouté au tonnage principal. Il est calculé de la manière suivante:

1° Quand les contours sont formés par des surfaces courbes, on mesure à l'intérieur la longueur moyenne de chaque compartiment. On détermine le milieu de cette longueur. A ce point, ainsi qu'aux deux extrêmités, on mesure, à la moitié de la hauteur, la largeur du compartiment. On multiplie par 4 la largeur du milieu; on y ajoute les largeurs aux points extrêmes: le total, multiplié par le tiers de la distance entre les divisions de la longueur, donne l'aire moyenne horizontale du compartiment. On mesure alors la hauteur moyenne, et on la multiplie par l'aire moyenne.

2° Quand les contours sont entièrement formés par des surfaces planes, on mesure le volume en multipliant entre elles, la longueur, la largeur et la hauteur moyennes de chaque compartiment.

L'opération est effectuée pour chaque compartiment distinct.

Dans les deux cas, on divise le volume obtenu par 100 si les mesures sont prises en pieds anglais ou par 2·83 si elles sont prises en mètres, pour avoir le tonnage de ces espaces.

Article 8.

Dans le mesurage de la longueur, de la largeur et de la hauteur du volume principal ou des autres espaces, on doit ramener à l'épaisseur moyenne le vaigrage qui dépasse cette épaisseur.

Quand le vaigrage manque ou qu'il ne doit pas être établi à demeure, la longueur et les largeurs sont comptées à partir de la membrure.

Règle II.

Pour les navires chargés.

Article 9.

Lorsque les navires ont leur chargement à bord, ou que, par tout autre motif, ils ne peuvent pas être jaugés d'après la règle première, on opère comme il suit:

La longueur du navire est prise sur le pont supérieur depuis le 1873
trait extérieur de la rablure de l'étrave jusqu'à la face arrière de l'étambot; on en retranche la distance du point de rencontre de la voûte avec la râblure de l'étambot à la face arrière de cet étambot.

On mesure en suite la plus grande largeur du navire hors bordé ou hors préceintes.

On marque à l'extérieur et des deux côtés dans une direction perpendiculaire au plan diamétral et à l'endroit de la plus grande largeur, la hauteur du pont supérieur, et l'on fait passer sous le navire une chaîne allant de l'une à l'autre marque. A la moitié de la longueur de la chaîne on ajoute la moitié de la plus grande largeur; on élève la somme au carré; on multiplie le résultat, d'abord par la longueur déjà prise et ensuite par le facteur 0·17 (dix-sept centièmes), si le navire est en bois, et par le facteur 0·18 (dix-huit centièmes), si le navire est en fer. Le produit donnera approximativement le volume du navire, et l'on obtient le tonnage principal en divisant par 100 ou par 2·83, selon que les mesures sont prises en pieds anglais ou en mètres.

Article 10.

Si au-dessus du pont supérieur, il existe des dunettes, gaillards teugues, rouffles, ou autres constructions permanentes couvertes et closes (telles qu'elles ont été définies dans les principes généraux) on en détermine le tonnage, en multipliant entre elles la longueur, la largeur et la hauteur moyennes et en divisant le produit par 100 ou par 2·83 selon que les mesures sont prises en pieds anglais ou en mètres et on les ajoute au tonnage principal, pour déterminer le tonnage brut ou la capacité totale du navire.

Déductions à faire au tonnage brut pour arriver au tonnage net.

Article 11.

Pour passer du tonnage brut des navires tel qu'il vient d'être exposé à la jauge officielle, au tonnage net, soit pour les navires à voiles, soit pour les navires à vapeur, on procède de la manière suivante:

Navires à voiles.

Article 12.

Pour les voiliers on déduit: les espaces appropriés et affectés exclusivement au logement des équipages et aux cabines des officiers de bord, à la cuisine et aux latrines à l'usage exclusif du personnel de bord, qu'ils soient situés au-dessous ou au-dessus du pont supérieur; les espaces couverts et clos, s'il en existe, placés sur le pont supérieur et destinés à la manœuvre du gouvernail, du cabestan, des

1873 appareils de mouillage, à la chambre aux cartes, signaux et autres instruments de la navigation.

Tous les espaces compris dans ces déductions pourront être limités séparément suivant les besoins et les habitudes de chaque pays, mais sans pouvoir dépasser en totalité 5% du tonnage brut.

Article 13.

Le mesurage de ces espaces sera effectué selon les règles exposées pour mesurer les espaces couverts et clos sur le pont supérieur; leur total retranché du tonnage brut représente le tonnage net (register tonnage) ou jauge officielle des navires à voiles.

Navires à vapeur.

Article 14.

Dans les navires mus par la vapeur ou par toute autre puissance mécanique on déduit:

1° Les mêmes espaces que pour les navires à voiles (article 12) avec la limitation de 5% du tonnage brut.

2° Les espaces occupés par les machines, chaudières, soutes à charbon, tunnels de navires à hélice, et, dans les entre-ponts et constructions couvertes et closes sur le pont supérieur, l'entourage des cheminées, les espaces réservés pour donner accès à l'air et à la lumière aux chambres des machines et ceux nécessaires au fonctionnement et service dela machine même. Ces déductions ne pourront dépasser 50% du tonnage brut.

Article 15.

Le mesurage des espaces communs aux navires à voiles et aux navires à vapeur (1° de l'article 14) sera pratiqué comme il a été exposé aux articles 12 et 13 pour les navires à voiles.

Le mesurage des espaces spéciaux aux navires à vapeur (2° de l'article 14) est effectué de la manière suivante:

Article 16.

Navires à soutes à charbon avec cloisons mobiles.

Dans les navires à vapeur qui n'ont pas des soutes fixes, mais qui ont des soutes transversales à cloisons mobiles, avec ou sans soutes latérales, on mesure l'espace occupé par les chambres à machines et on y ajoute pour les navires à hélice 75 pour cent, et pour les navires à roués 50 pour cent de cet espace.

Par l'espace occupé par les chambres à machines on doit entendre: celui de cette chambre et de celle à chaudières, avec les espaces strictement nécessaires à leur service et leur fonctionnement, en y

ajoutant l'espace du tunnel des navires à hélice et les espaces dans 1873
les entre-ponts destinés à l'entourage de la cheminée et à donner accès à l'air et à la lumière dans les chambres à machine.

Le mesurage de ces espaces se pratique de la manière suivante:

On mesure le creux moyen de l'espace occupé par les machines et les chaudières depuis le can supérieur du bau jusqu'au vaigrage de fond à côté de la carlingue, on mesure trois largeurs ou plus, si on le croit nécessaire, à la moitié du creux dans cet espace, en tous cas l'une de ces largeurs sera mesurée au milieu et deux autres aux extrémités de cet espace; on prend la moyenne entre ces largeurs; on mesure la longueur moyenne de l'espace compris entre les cloisons avant et arrière qui limitent la longueur, mais on en déduit, s'il y a lieu, les parties, qui ne sont pas affectées ou nécessaires au bon fonctionnement des machines et des chaudières.

Le produit de ces trois dimensions ainsi mesurées est considéré comme donnant le volume de cet espace au-dessous du pont qui couvre la machine.

On ajoute à ce volume celui des espaces des entre-ponts qui seraient nécessaires au fonctionnement de la machine et à donner accès à l'air et à la lumière.

On y ajoute, de même, le volume de l'espace occupé par le tunnel de l'arbre de l'hélice et le résultat ainsi obtenu, réduit en tonneau de jauge de 100 pieds cubes anglais ou de 2^m 83, selon que les mesures sont prises en pieds ou en mètres, donne le tonnage correspondant à la chambre des machines et chaudières, qui sert de base aux déductions dont il s'agit.

Si la chambre des machines se trouve répartie dans plusieurs compartiments, on mesure chacun d'eux séparément, comme il vient d'être dit, pour le cas où ils se trouvent réunis, et on les additionne pour obtenir le tonnage total des chambres des machines qui sert comme auparavant de base aux déductions totales.

Article 17.

Navires à soutes à charbon fixes.

Dans les navires à soutes à charbon fixes on mesure la longueur moyenne de la chambre à machines et chaudières, y compris les soutes à charbon. On calcule les surfaces de trois sections transversales du navire (comme il a été exposé dans la détermination, article 3 et 4, du tonnage brut) jusqu'au pont qui forme le couronnement de la machine.

L'une de ces trois sections doit passer par le milieu de la dite longueur et les deux autres par les extrémités.

On ajoute à la somme des deux sections extrêmes le quadruple de celle du milieu, et l'on multiplie ce résultat par le tiers de la

1873 distance qui sépare les sections. Ce produit divisé par 100, si les mesu es sont prises en pieds anglais, ou par 2·83 si elles sont prises en mètres, donne le tonnage de l'espace dont il s'agit.

Si les machines, chaudières et soutes à charbon, se trouvent dans des compartiments séparés, on les mesure séparément, d'après la méthode qui vient d'être exposée, et on en fait l'addition.

Dans les navires à hélice le volume intérieur du tunnel sera mesuré en prenant la longueur, largeur et hauteur moyennes et le produit des trois dimensions divisé par 100 ou par 2·83, selon que les mesures sont prises en pieds anglais ou en mètres, donne le tonnage de cet espace.

On détermine de la même manière le tonnage dans les entreponts ou dans les constructions couvertes et closes sur le pont supérieur:

a) Des espaces destinés à l'entourage de la cheminée;

b) Des espaces destinés à donner accès à l'air et à la lumière dans les chambres à machines;

c) Des espaces, s'il y en a, nécessaires au fonctionnement et au service des machines.

Article 18.

Au lieu du mesurage des soutes fixes, on pourra appliquer les règles pour les soutes à cloisons mobiles de l'article 16.

Article 19.

Pour les bateaux remorqueurs les déductions ne sont pas limitées à 50% du tonnage brut; l'on déduit tous les espaces occupés par les machines, chaudières et soutes à charbon.

Toutefois si ces navires ne sont pas exclusivement destinés au service du remorquage, la déduction dont il vient d'être question, ne peut dépasser 50% du tonnage brut.

(Annexe 2.)

Admeasurement of tonnage of ships using the mouths of de Danube.

Principles.

1. The gross register tonnage of every ship shall be deemed to be the cubical contents of the hull of the ship, and of every covered-in space on the uppermost deck. The contents of such spaces shall be determined in the „Tonnage Regulations" herein after contained.

2. The net register tonnage of sailing ships shall be deemed to be the gross register tonnage as above described, less the space occupied by seamen and apprentices, and appropriated to their use

The net register tonnage of ships propelled by steam or other power requiring engine room shall be deemed to be the gross register tonnage as above described, less the space occupied by seamen and apprentices, and appropriated to their use and also less the spaces occupied by the engine room and, allowance for coal bunkers. The contents of the said crew spaces and engine and coal spaces, and the deductions on account thereof, shall be determined in manner specified in the tonnage regulations herein-after contained. 1873

3. Whenever the tonnage of any ship has been ascertained and registered in accordance with the tonnage regulations herein-after contained, the same shall thenceforth be deemed to be the tonnage of such ship, unless any alteration is made in the form, internal arrangement, or capacity of such ship, or unless it is discovered that the tonnage of such ship has been erroneously computed; and in either of such cases such ship shall be remeasured, and her tonnage determined according to the said tonnage regulations.

4. The „tonnage deck" shall be taken to be the upper deck in ships which have less than three decks, and to be the second deck from below in all other ships.

5. All measurements shall be taken in feet and fractions of feet, or in metres and fractions of metres, and when taken in feet all fractions of feet shall be expressed in decimals.

6. Whether the tonnage of ships is ascertained in cubic feet or in cubic metres, it shall be stated in all certificates and documents issued by the European Commission of the Danube both in British register tons of 100 cubic feet each and in cubic metres, and the factor for converting British register tons into cubic metres shall be a multiplier of 2·83, and for converting cubic metres into British tons shall be a divisor of 2·83.

7. In any case in which it appears from the national papers of any ship that she has already been measured in the country in which she is registered, under rules giving results similar to the results given by the „tonnage regulations" herein-after contained, and that her tonnage is expressed on her national papers in British tons of 100 cubic feet each, or in cubic metres, then she shall be exempt from measurement under these rules, so long as she remains of the tonnage and description stated in such papers.

Tonnage Regulations.

Under the following regulations the measurements are to be taken in English feet for ascertaining contents in British tons register. Where the contents are to be ascertained in cubic metres the equivalent measures in cubic metres can be substituted for the figures

1873 given herein, or the result arrived at in tons can be converted into cubic metres by the multiplier 2·83.

Rule I.

The gross register tonnage of every ship to be registered, with the exceptions mentioned in Rule II, shall, previously to her being registered, be ascertained by the following rule, herein-after called Rule I; and the gross register tonnage of every ship to which Rule I can be applied, whether she is about to be registered or not, shall be ascertained by such rule:

Lengths.

1. Measure the length of the ship in a straight line along the upper side of the tonnage deck from the inside of the inner plank (average thickness) at the side of the stem to the inside of the midship stern timber or plank there, as the case may be (average thickness), deducting from this length what is due to the rake of the bow in the thickness of the deck, and what is due to the rake of the stern timber in the thickness of the deck, and also what is due to the rake of the stern timber in one third of the round of the beam; divide the length so taken into the number of equal parts required by the following table, according to the class in such table to which the ship belongs.

Table.

Class 1. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement 50 feet long or under, into 4 equal parts.

Class 2. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 50 feet long and not exceeding 120, into 6 equal parts.

Class 3. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 120 feet long and not exceeding 180, into 8 equal parts.

Class 4. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 180 feet long and not exceeding 225, into 10 equal parts.

Class 5. Ships of which the tonnage deck is according to the above measurement above 225 feet long, into 12 parts.

2. Then the hold being sufficiently cleared to admit of the required depths and breadths being properly taken, find the transverse area of such ship at each point of division of the length as follows; — Measure the depth at each point of division, from a point at a distance of one third of the round of the beam below such deck or, in case of a break, below a line stretched in continuation thereof, to the upper side of the floor timber at the inside of the limber strake,

after deducting the average thickness of the ceiling which is between 1873
the bilge planks and limber strake; then if the depth at the midship division of the length do not exceed sixteen feet, divide each depth into four equal parts; then measure the inside horizontal breadth at each of the three points of division, and also at the upper and lower points of the depth, extending each measurement to the average thickness of that part of the ceiling which is between the points of measurement; number these breadths from above (i. e. numbering the upper breadth one, and so on down to the lowest breadth); multiply the second and fourth by four, and the third by two; add these products together, and to the sum add the first breadth and the fifth; multiply the quantity thus obtained by one third of the common interval between the breadths, and the product shall be deemed the transverse area; but if the midship depth exceed sixteen feet, divide each depth into six equal parts instead of four, and measure as before directed the horizontal breadths at the five points of division and also at the upper and lower points of the depth; number them from above as before; multiply the second, fourth, and sixth by four, and the third and fifth by two; add these products together, and to the sum add the first breadth and the seventh; multiply the quantity thus obtained by one third of the common interval between the breadths, and the product shall be deemed the transverse area.

3. Having thus ascertained the transverse area at each point of division of the length of the ship as required by the above table, proceed to ascertain the gross register tonnage under the tonnage deck in the following manner: — Number the areas respectively 1, 2, 3, etc., No. 1 being at the extreme limit of the length at the bow, and the last Number at the extreme limit at the length at the stern; then, whether the length be divided according to the table into four or twelve parts as in classes 1 and 5, or any intermediate number as in classes 2, 3 and 4, multiply the second and every even numbered area by four, and the third and every odd numbered area (except the first and last) by two; add these products together, and to the sum add the first and last if they yield anything; multiply the quantity thus obtained by one third of the common interval between the areas, and the product will be the cubical contents of the space under the tonnage deck; divide this product by one hundred, and the quotient shall be deemed to be the gross register tonnage under the tonnage deck.

4. If the ship has a deck above the tonnage deck, the tonnage of the space between it and the tonnage deck shall be ascertained as follows: — measure in feet the inside length of the space at the middle of its heigth from the plank at the side of the stem to the lining on the timbers at the stern, and divide the length into the same number of

1873 equal parts into which the length of the tonnage deck is divided as above directed, measure (also at the middle of its height) the inside breadth of the space at each of the points of division, also the breadth of the stem and the breadth at the stern; number them successively 1, 2, 3, etc., commencing at the stem: multiply the second and all the other even numbered breadths by four, and the third and all the other odd numbered breadths (except the first and last) by two; to the sum of these products add the first and last breadths; multiply the whole sum by one third of the common interval between the breadths, and the result will give in superficial feet the mean horizontal area of such space; measure the mean height of such space, and multiply by it the mean horizontal area, and the product will be the cubical contents of the space; divide this product by one hundred, and the quotient shall be deemed to be the gross register tonnage of such space. If the ship has more than three decks, the gross register tonnage of each space between decks above the tonnage deck shall be severally ascertained in manner above described.

5. If there be a poop, deck house, forecastle, or any other permanent erection or closed-in or covered-in space on the uppermost deck, available for cargo or stores, or for the berthing or accommodation of passengers or the master or crew, the gross register tonnage of such space shall be ascertained as follows: — measure the internal mean length of such space in feet, and divide it into two equal parts; measure at the middle of its height three inside breadths, namely, one at each end, and the other at the middle of the length: then to the sum of the end breadths add four times the middle breadth, and multiply the whole sum by one third of the common interval between the breadths, the product will give the mean horizontal area of such space; then measure the mean height, and multiply by it the mean horizontal area; divide the product by one hundred, and the quotient shall be deemed to be the gross register tonnage of such space. Provided that no addition shall be made to the gross register tonnage of a ship on account of spaces on the uppermost deck covered-in for the shelter, and appropriated exclusively to the use of deck passengers, and approved for that purpose by the Commissioners. In carrying this rule into effect a deck passenger shall be deemed to be a passenger not provided with accommodation in any cabin, poop, saloon, or deck house, nor with accomodation below the uppermost deck.

6. In order to ascertain the gross register tonnage of the ship add together: —

a) The gross register tonnage of the space under the tonnage deck ascertained in accordance with paragraph three of this rule;

b) The gross register tonnage of the space or spaces between the tonnage deck and the deck, or decks (if any) above the tonnage deck, ascertained in accordance with paragraph four of this rule; 187

a) The gross register tonnage of the poop, deck houses, forecastle, and of all other permanent erections and closed-in or covered-in spaces on the upper deck (if any), ascertained in accordance with paragraph five of this rule.

And the total shall de deemed to be the gross register tonnage of the ship.

Rule II.

Ships which, requiring to be measured for any purpose other than registry, have cargo on board, and ships which, requiring to be measured for the purpose of registry, cannot be measured by the rule above given shall be measured by the following rule, here-after called Rule II:

1. Measure the length on the uppermost deck from the outside of the outer plank at the stem to the aftside of the stern post, deducting therefrom the distance between the aftside of the stern post and the rabbet of the stern post at the point where the counter plank crosses it; measure also the greatest breadth of the ship to the outside of the outer planking or wales, and then, having first marked on the outside of the ship on both sides thereof the height of the upper deck at the ship's sides, girt the ship at the greatest breadth in a direction perpendicular to the keel from the height so marked on the outside of the ship on the one side to the height so marked on the other side by passing a chain under the keel; to half the girth thus taken add half the main breadth; square the sum; multiply the result by the length of ship taken as aforesaid; then multiply this product by the factor 0·0017 (seventeen ten-thousandths) in the case of ships built of wood, and 0·0018 (eighteen ten-thousandths) in the case of ships built of iron, and the product shall be deemed the gross register tonnage of the ship.

2. If there be a poop, deck house, forecastle, or any other permanent erection or covered-in space on the upper deck, the gross register tonnage of such space shall be ascertained by multiplying together the mean length, breadth, and height of such space, and dividing the product by 100, and the quotient so obtained shall be deemed tho be the gross register tonnage of such space.

Rule III.

The allowance to be made on account of space occupied in any ship by seamen and apprentices, and entirely and exclusively appropiated to their use, shall be ascertained es follows (that is to say):

1873 Measure the internal cubic capacity of all spaces occupied by seamen or apprentices, and entirely and exclusively appropriated to their use, and divide the sum of such cubic contents expressed in feet and fractions of feet by 100, and the quotient shall be deemed the tonnage to be deducted from the gross register tonnage on, account of crew spaces, subject to the following provisos; viz. (1) that no deduction shall be made for any crew space under these regulations, unless the space deducted is set apart for and solely used by seamen and apprentices; and (2) that the allowance for crew spaces ascertained under this rule shall not exceed the rate of 500 cubic feet for every 100 tons of the ship's gross register tonnage. In construing this rule, the word „seaman" includes any engaged to serve in any capacity on board the ship other than the master or the pilot.

Rule IV.

The allowance to be made for the space occupied by engine room and coal space shall be estimated as follows (that is to say):

The allowance shall consist of the tonnage of the space occupied by or required to be enclosed for the proper working of the machinery and boilers, with the addition for coal space of 75 per cent. thereof in the case of ships propelled by screws, and 50 per cent. thereof in the case of ships propelled by paddle wheels: Provided that, except in the case of steamers used exclusively for the purpose of towing, the whole allowance made for the propelling power, on account of engine room and coal space together, shall not exceed one half of the gross tonnage of the ship. The measurement of such space shall be governed by the following rules (that is to say):

1. Measure the mean depth of the space from its crown to the ceiling at the limber strake, measure also three, or, if necessary, more than three breadths of the space at the middle of its depth, taking one of such measurements at each end, and another at the middle of the length; take the mean of such breadths; measure also the mean length of the space between the foremost and aftermost bulkheads or limits of its length, excluding such parts, if any, as are not actually occupied by or required for the proper working of the machinery; multiply together these three dimensions of length, breadth, and depth, and the product will be the cubical contents of the space below the crown; then find the cubical contents of the space or spaces, if any, between the crown aforesaid and the uppermost or poop deck, as the case may be, which are framed in for the machinery or for the admission of light and air, by multiplying together the lenght, depth, and breadth thereof; add such contents to the cubical contents

of the space below the crown; divide the sum by 100; and the result 18
shall be deemed to be the tonnage of the said space.

2. If in any ship in which the space aforesaid is to be measured, the engines and boilers are fitted in separate compartments, the contents of each shall be measured severally in like manner, according to the above rules, an the sum of their several results shall be deemed to be the tonnage of the said space.

3. In the case of screw steamers in which the space aforesaid is to be measured, the contents of the shaft trunk shall be added to and deemed to form part of such space, and shall be ascertained by multiplying together the mean length, breadth, and depth of the trunk, and dividing the product by 100.

Rule V.

In ascertaining the gross register tonnage of open ships the upper edge of the upper strake is to form the boundary line of measurement, and the depths shall be taken from an athwarthship line extended from upper edge to upper edge of the said strake at each division of the length.

Rule VI.

The owner of any ship which is measured under Rule II of the tonnage regulations may at any subsequent period apply to the Commissioners to have the said ship remeasured under Rule I of the same regulations; and the said Commissioners may thereupon, and upon payment of such fee not exceeding seven shillings and sixpence for each transverse section as they may authorize, direct the said ship to be remeasured accordingly, and the number denoting the register tonnage shall be altered accordingly.

1873 (Annexe 3.)

Tableau des facteurs,

au moyen desquels le tonnage des bâtiments des différentes nations est réduit en tonneaux anglais (Register Tons), pour la perception des droits de navigation à l'embouchure de Soulina.

Bâtiments	Tonneaux	Last	Observations
Austro-Hongrois	0·77	—	
Français	0·94	—	
Italiens	0·94	—	
Ottomans	0·76	—	1 Tonneau anglais est égal à 61 $^{53}/_{100}$ kilés de Constantinople.
Prussiens	0·98	1·50	
Russes	1·08	1·89	Le facteur 0·76 pour les bâtiments ottomans est provisoire.
Américains (États-Unis)	1·	—	
Belges	0·95	1·81	
Brêmois	—	1·89	Observations générales.
Danois	1·02	1·96	L'application de ces facteurs fait obtenir le tonnage net.
Espagnols	1	—	
Grecs — ancienne mesure	0·78	—	Ils ne sont pas appliqués aux bâtiments des États qui ont adopté le mode de jaugeage anglais, lorsque d'après leurs papiers de bord, ces bâtiments ont été jaugés suivant ce mode. (Rule 1.)
Grecs — nouvelle mesure	0·97	—	
Hambourgeois	—	2·77	
Hanovriens	0·98	2·25	
Hollandais	0·89	1·75	
De Lubeck	—	1·89	
Mecklembourgeois	1·09	2·44	
Norvégiens	0·98	2·08	
Oldenbourgeois	0·96	1·50	
Des Principautés-Unies	0·97	—	Un tonneau anglais est égal à 4 $^{82}/_{100}$ kilés de Galatz, 3 $^{1}/_{100}$ kilés de Braïla.
Samiotes	0·78	—	
Serbes	0·97	—	
Suédois	1·02	1·98	

Certifié conforme.

Galatz, le 18 octobre 1873.

Pour la Commission Européenne du Danube,

Durando.

779.

1

13 décembre 1872.*)

Deuxième Convention additionnelle au traité du 16 juillet 1853 passé entre l'Autriche-Hongrie et la Belgique à l'égard de l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclue à Vienne. Ratifiée le 6 mars 1873.

(R. G. B. 1873, Nr. 39.)

Zweite Additional - Convention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Belgien vom 13. December 1872, zu dem Staatsvertrage vom 16. Juli 1853, betreffend die gegenseitige Auslieferung der Verbrecher. Abgeschlossen zu Wien am 13. December 1872; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt am 6. März 1873.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus ac singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro et a Plenipotentiario Suae Majestatis Regis Belgarum secunda conventio additionalis ad illam de reciproca maleficorum extraditione inter Austro - Hungaricum imperium et Belgarum regnum die 16. Julii 1853 conclusam Viennae die 13. mensis Decembris 1872 inita et signata est, tenoris sequentis:

Deuxième convention additionnelle à la convention d'extradition conclue entre la Monarchie Autrichienne et la Belgique le 16 juillet 1853.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi des Belges,

ayant jugé utile d'apporter de nouvelles modifications à la convention, conclue le 16 juillet 1853 pour l'arrestation et l'extradition des malfaiteurs, et complétée par celle du 18 mars 1857, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi Apostolique de Hongrie:

le Sieur Jules Comte Andrássy de Csik-Szent-Király et Kraszna-Horka, Son Conseiller Intime actuel, Ministre de Sa Maison et des affaires étrangères, Grand' Croix de Son Ordre de St. Etienne et de l'Ordre de Léopold de Belgique etc. etc.;

Sa Majesté le Roi des Belges:

le Sieur Louis Joseph Ghislain Vicomte de Jonghe d'Ardoye, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près la Cour

*) C'est par mégarde que cette convention a été insérée dans l'année 1873.

1873 de Sa Majeste Impériale et Royale Apostolique, Grand Officier de Son Ordre de Léopold, Chevalier de première classe de l'Ordre de la Couronne de Fer etc. etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

L'arrestation provisoire prévue par l'article 4 de la convention du 16 juillet 1853 pourra aussi être effectuée sur avis, transmis par la poste ou par télégraphe, de l'existence d'un mandat d'arrêt, à la condition toutefois que cet avis sera régulièrement donné, par voie diplomatique, au Ministère des affaires étrangères du pays sur le territoire duquel l'inculpé se sera réfugié.

Dans ce cas, l'individu arrêté provisoirement sera remis en liberté, si, dans le délai de trois semaines, il ne reçoit communication du mandat d'arrêt délivré par l'autorité étrangère compétente.

Article 2.

Par dérogation au § 2 de l'article 2 de la dite convention, l'extradition sera accordée alors même que l'individu réclamé viendrait, par ce fait, à être empêché de remplir les engagements contractés envers des particuliers, lesquels pourront toujours faire valoir leurs droits auprès des autorités judiciaires compétentes.

Article 3.

La présente convention additionnelle sera publiée dans les territoires d'État des Hautes Parties contractantes aussitôt après l'échange des ratifications, qui aura lieu dans le délai de deux mois, ou plus tôt si faire se peut. Elle sera mise en vigueur dix jours après celui de sa publication.

Article 4.

La présente convention aura la même durée que celle du 16 juillet 1853, à laquelle elle se rapporte, et les deux conventions seront censées dénoncées simultanément par le fait de la dénonciation de l'une d'elles.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé les précédents articles et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Vienne, le 13 décembre 1872.

Le Plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

(L. S.) *Andrássy* m. p.

Le Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi des Belges:

(L. S.) Vicomte *de Jonghe d'Ardoye* m. p.

Nos visis et perpensis conventionis hujus articulis, illos omnes 18
et singulos ratos hisce confirmatosque habere profitemur ac declaramus Verbo Nostro Caesareo et Regio adpromittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesens ratihabitionis Nostrae instrumentum manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso firmari jussimus.

Dabantur in Imperiali Urbe Nostra Viennae die sexta mensis Martii, anno millesimo octingentesimo septuagesimo tertio, Regnorum Nostrum vigesimo quinto.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes ab *Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae et Caes. Reg. Apost. Majestatis proprium:

Theophilus Comes *de Revertera* m. p.
C. et R. Consiliarius sectionis.

780.

18 décembre 1873.

Ordonnances du Ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs du Tyrol, de Trieste et de Dalmatie à l'égard de la correspondance avec les autorités italiennes concernant le remboursement des frais de traitement des sujets respectifs.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlüsse des k. k. Ministeriums des Innern), an die k. k. Statthaltereien in Innsbruck, Triest und Zara ddo. 18. December 1873.*

Statthalterei in Innsbruck.

In Folge der im Wege des k. u. k. Ministeriums des Aeussern anhergelangten zustimmenden Erklärung der königlich italienischen Regierung**) wird die k. k. Statthalterei mit Beziehung auf den hierortigen Erlass vom 7. August 1872, Z. 8263, aufgefordert, das Entsprechende zu verfügen, damit, was den italienischen Landestheil von

---

*) Le ministre Royal hongrois de l'Intérieur a pris, par l'ordonnance du 10 octobre 1874, une mesure pareille à l'égard de la correspondance entre le magistrat de Fiume et les Autorités italiennes.

**) Note du Ministère Royal des affaires étrangères au comte Wimpffen, datée du 12 novembre 1873.

1873 Tirol anbelangt, vom 1. Jänner 1874 an die Austragung der gewöhnlichen Verpflegskostenangelegenheiten den politischen Behörden 1. Instanz, nämlich den Bezirkshauptmannschaften und den Magistraten von Trient und Roveredo in unmittelbarem Correspondenzwege mit den betheiligten königlich italienischen Behörden des durch den Friedenstractat vom 3. October 1866 (R. G. Bl. Nr. 116) abgetretenen Gebietes, dagegen für alle aus dem Rahmen gewöhnlicher Fälle hinaustretenden Reclamationen die Correspondenz dem Hofrathe in Trient mit der zuständigen königlich italienischen Präfectur, eventuell mit der k. u. k. Gesandtschaft überlassen werde.

Statthalterei in: 1. Triest, 2. Zara.

1. u. 2. Im Interesse der thunlichsten Verminderung unnöthiger Correspondenzen in Verpflegskostenangelegenheiten findet das Ministerium des Innern im Einvernehmen mit dem Ministerium des Aeussern mit Beziehung auf den hierortigen Erlass vom 22. Juli 1869, Z. 2772/M. I. die k. k. . . . . aufzufordern, die entsprechende Veranlassung zu treffen, damit

ad 1 in jenem Theile des dortigen Verwaltungsgebietes, wo die politischen Behörden 1. Instanz sich der italienischen Amtssprache bedienen,

ad 2 im dortigen Verwaltungsgebiete,

ad 1 und 2 vom 1. Jänner 1874 an die Austragung der gewöhnlichen Verpflegskostenangelegenheiten den politischen Behörden 1. Instanz,

ad 1 also auch den Magistraten der mit eigenen Statuten versehenen Städte,

ad 1 und 2 im unmittelbaren Correspondenzwege mit den betheiligten königlich italienischen Behörden des durch den Friedenstractat vom 3. October 1866 (R. G. Bl. Nr. 116) abgetretenen Gebietes überlassen werde.

Für alle aus dem Rahmen gewöhnlicher Fälle heraustretenden Reclamationen hingegen wird die Correspondenz im Wege der k. k. . . . . mit der zuständigen königlich italienischen Präfectur, eventuell mit der k. u. k. Gesandtschaft geführt werden.

Die analogen Weisungen werden seitens der königlich italienischen Regierung an die betreffenden venetianischen Behörden erlassen werden.

Durch vorstehende Verfügung wird nicht ausgeschlossen, dass ganz besondere Fälle, wo internationale Rechts- und Verwaltungsfragen berührt werden, der Behandlung durch die Centralstellen beider Staaten zugeführt werden.

781.

1873

20 décembre 1873.

Lettre de l'Envoyé extraordinaire du Roi d'Italie à Vienne au ministre I. et R. des affaires étrangères à l'égard de l'édit du Cardinal Pacca.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Monsieur le Comte,

Il arrive souvent, malgré la plus sévère surveillance de la part des Autorités Royales, qu'on exporte de Rome beaucoup d'objets anciens et de beaux arts. La supposition erronée et généralement répandue que l'ancien édit du Cardinal Pacca (qui défend absolument la sortie de ces objets de la Province de Rome) ne soit plus en vigueur depuis que cette ville a été réunie au Royaume d'Italie, pourrait bien en être la cause.

Ceci n'étant pas, puisqu'aucune autre disposition n'a abrogé ni modifié l'édit de Son Eminence, à l'effet de dissiper l'erreur ci-dessus et de prévenir l'application des pénalités établies dans le cas où l'on saisirait des objets exportés sans l'autorisation du Gouvernement, je suis chargé pour ma part de prier V. E. de vouloir bien faire informer Messieurs les Directeurs des Musées I. et R. que l'édit en question n'a jamais cessé d'être en vigueur.

Je saisis cette occasion pour Vous renouveler, Monsieur le Comte, l'assurance de ma très haute considération.

Vienne, 20 décembre 1873.

C. Robilant.

782.

23 décembre 1873.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel de Cracovie et de Léopol concernant la communication du jour et du lieu d'extradition d'individus à la Russie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Aus Anlass eines speciellen Falles wird dem k. k. . . . . bekannt gegeben, dass die Uebernahme von Auszuliefernden in Russland ausserhalb der Competenz der Gerichte und lediglich in dem Wirkungskreise des Polizeidepartements gelegen sei, und dass es daher wünschenswerth erscheint, dass jedesmal der Zeitpunkt und der Ort der Uebergabe des Auszuliefernden der k. und k. Gesandtschaft in Petersburg oder der k. russischen Botschaft in Wien

1873 bekannt gegeben werden, damit, wenn nothwendig, im telegraphischen Wege die weiteren Verfügungen hervorgerufen werden können.

Das k. k. . . . . wird beauftragt, die Einleitung zu treffen, dass in Hinkunft sich dem entsprechend benommen werde.

783.

30 décembre 1873.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le jaugeage des bâtiments sous pavillon français dans les ports austro-hongrois.

(Annuario marittimo 1875, p. 25.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 30 dicembre 1873, N° 11076, diretta a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionarî p. s. dipendenti, concernente la stazatura dei navigli coperti di bandiera francese nei porti del litorale austro-illirico-dalmato.

Giusta incarico ricevuto dall'eccelso i. r. Ministero del commercio col venerato dispaccio 18 corrente, N° 41028, si dispone, che tutti i bastimenti mercantili con bandiera francese, i quali sono stati stazati secondo le prescrizioni del decreto francese del 24 dicembre 1872, e che sono perciò muniti del relativo certificato di stazatura, da cui risulti il loro tonellaggio, non vengano d'ora in poi sottoposti alla stazatura nei porti del litorale austro-illirico-dalmato, e che il tonellaggio risultante dalle loro carte di bordo sia risguardato come uguale a quello risultante dall' attuale metodo di stazatura austro-ungarico.

I bastimenti mercantili francesi, che non fossero per anco stati stazati a norma del succitato decreto, saranno da trattarsi a tenore dell' articolo III del trattato austro-francese di navigazione dell' 11 dicembre 1866 e del relativo protocollo finale.

Reciprocamente verrà poi accordato un uguale trattamento ai bastimenti mercantili austro-ungarici stazati secondo le prescrizioni della legge del 15 maggio 1871, che approderanno nei porti della Francia.

784.

30 décembre 1873.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage, delivrés en Autriche-Hongrie et Italie.

(Annuario marittimo 1875, p. 26.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 30 dicembre 1873, N° 11131, diretta a tutti gl' ii. rr. Uffici e funzionari p. s. dipendenti, colla quale si rende noto, che i bastimenti austro-ungarici, i quali furono stazati secondo la legge de 15 maggio 1871, non veranno, fino all' adozione di un sistema internazionale di stazatura, sottoposti nei porti del regno di Italia a qualsiasi nuova stazzatura pel pagamento dei diritti marittimi.

A tenore del dispaccio 20 corrente, Nr. 42312, dell' eccelso i. r. Ministero del commercio, e reciprocamente a quanto venne disposto colla governativa circolare 28 giugno 1873, N° 5365,*) si porta a pubblica notizia, che giusta dichiarazione firmata a Vienna li 5 dicembre a. c. da Sua Eccellenza il sig. Ministro degli affari esteri e da Sua Eccellenza il sig. l'Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Sua Maestà il Rè d'Italia presso Sua Maestà Imperiale e Reale Apostolica, i bastimenti austro-ungarici, i quali furono stazati secondo la legge del 15 maggio 1871, non verranno, fino all' adozione di un sistema internazionale di stazatura, sottoposti nei porti del regno d'Italia a qualsiasi nuova stazatura pel pagamento dei diritti marittimi, dappoichè il tonellaggio netto risultante dalle loro carte di bordo sarà risguardato come uguale a quello risultante dall'attuale metodo di stazatura italiana.

785.

10 janvier 1874.

Publication du ministère I. R. des finances concernant la mise hors de circulation des monnaies d'or allemandes actuellement en cours.

(F. V. B. 1874, Nr. 2.)

Kundmachung des Finanzministeriums vom 10. Jänner 1874, betreffend die Aussercurssetzung der bisherigen deutschen Landesgoldmünzen.

Der deutsche Bundesrath hat auf Grund der Artikel 8, 13 und 16 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 die Aussercurssetzung der

*) v. p. 599.

1874 bisherigen deutschen Landesgoldmünzen und der landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen angeordnet.

In Anbetracht des allgemeinen Interesses, welches sich an diese Massregel knüpft, wird die betreffende Bekanntmachung hiermit verlautbart.

Bekanntmachung, betreffend die Aussercurssetzung der Landesgoldmünzen und der landesgesetzlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen, vom 6. December 1873.

Auf Grund der Artikel 8, 13 und 16 des Münzgesetzes vom 9. Juli 1873 (R. G. Bl. S. 233), hat der Bundesrath die nachstehenden Bestimmungen getroffen:

§. 1.

Vom 1. April 1874 an gelten sämmtliche bis zum Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend die Ausprägung von Reichsgoldmünzen, vom 4. December 1871 (R. G. Bl. S. 404) geprägten Goldmünzen der deutschen Bundesstaaten nicht ferner als gesetzliches Zahlungsmittel.

Es ist daher vom 1. April 1874 ab ausser den mit der Einlösung beauftragten Cassen Niemand verpflichtet, diese Goldmünzen in Zahlung zu nehmen.

Von demselben Zeitpunkte ab verlieren die landesgeseztlich den inländischen Münzen gleichgestellten ausländischen Goldmünzen die Eigenschaft als gesetzliches Zahlungsmittel. Eine Einlösung derselben findet nicht statt.

§. 2.

Die im Umlaufe befindlichen Landesgoldmünzen werden in den Monaten April, Mai und Juni 1874 von den durch die Landescentralbehörden zu bezeichnenden Cassen derjenigen Bundesstaaten, welche die Goldmünzen geprägt haben, beziehungsweise in deren Gebiet dieselben gesetzliches Zahlungsmittel sind, nach dem in den §§. 3 und 4 festgesetzten Werthverhältnisse für Rechnung des deutschen Reiches sowohl in Zahlung angenommen, als auch gegen Reichsgoldmünzen, beziehungsweise Landessilbermünzen umgewechselt.

Nach dem 30. Juni 1874 werden Landesgoldmünzen auch von diesen Cassen weder in Zahlung noch in Umwechslung angenommen.

§. 3.

Die Einlösung der nachstehend verzeichneten Goldmünzen u. s. w. erfolgt zu dem dabei vermerkten festen Werthverhältnisse:

preussische Friedrichsd'or zu	5	Thlr.	20	Sgr.	1874
churhessische Pistolen zu	5	„	20	„	
württembergische, badische, grossherzoglich-hessische Zehn- und Fünfguldenstücke zu 10 fl., beziehungsweise	5	fl.	—	kr.	
württembergische Ducaten (Prägung seit 1840) zu	5	„	45	„	
badische Ducaten (Prägung seit 1837, sogenannte Rheingoldducaten) zu	5	„	35	„	
badische 500-Kreuzerstücke zu	8	„	20	„	

§. 4.

Für alle im §. 3 nicht aufgeführten Goldmünzen deutscher Bundesstaaten wird lediglich der Werth ihres Gehaltes an feinem Golde mit 1395 Mark oder 465 Thalern für das Pfund Feingold vergütet.

Zu diesem Behufe ist der Casse bei Einlieferung der Goldmünzen, deren Einlösung beabsichtigt wird, ein Verzeichniss derselben, in welchem die einzelnen Münzsorten nach Stückzahl, Gattung (Bild) und Jahreszahl summarisch aufzuführen sind, in zwei Exemplaren einzureihen, deren eines nach erfolgter Prüfung mit Empfangsbescheinigung zurückgegeben wird, und gegen dessen Vorzeigung und Rückgabe seinerzeit, falls sich sonstige Anstände nicht ergeben haben, die Zahlung des von der Münzverwaltung festgesetzten Metallwerthes erfolgt. Der Zeitpunkt, von welchem ab die Einlösungsbeträge erhoben werden können, wird von den Landesbehörden bekanntgemacht werden.

Auf Denkmünzen, Schaumünzen und ähnliche nicht ausschliesslich zum Umlaufe bestimmte Münzstücke finden obige Bestimmungen keine Anwendung.

§. 5.

Die Verpflichtung zur Annahme und zum Umtausche (§. 2) findet auf durchlöcherte und anders, als durch den gewöhnlichen Umlauf im Gewichte verringerte, ingleichen auf verfälschte Münzstücke keine Anwendung.

In Betreff der Grenze der Gewichtsminderung, innerhalb deren die durch Umlauf im Gewichte verringerten Goldmünzen der im §. 3 aufgeführten Prägungen als vollwichtig angenommen werden, verbleibt es bei den hierüber getroffenen landesgesetzlichen Bestimmungen. In Ermangelung derartiger Bestimmungen sollen Goldmünzen, deren Gewicht um nicht mehr als fünf Tausendtheile hinter dem Normalgewichte zurückbleibt, als vollwichtig gelten.

1874 Ergibt sich bei der Gewichtsprüfung eine grössere Differenz, so wird der Metallwerth der Goldmünze nach Massgabe der Bestimmung im ersten Absatze des §. 4 vergütet.

Berlin, am 6. December 1873.

Der Reichskanzler.

In Vertretung:

Dellbrück.

Verbot der ferneren Annahme der bisherigen deutschen Landesgoldmünzen.

Unter Beziehung auf die gleichzeitig verlautbarte Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 6. December 1873, betreffend die Aussercurssetzung der bis zum Inkrafttreten des Münzgesetzes vom 4. December 1871 geprägten Goldmünzen der deutschen Bundesstaaten, werden die k. k. Cassen und Einhebungsämter angewiesen, derlei Münzen vom 20. Jänner 1874 ab nicht weiters in Zahlung zu nehmen und vorhandene Münzen dieser Sorte bis 30. Jänner 1874 in Abfuhr zu bringen.

Wien, am 10. Jänner 1874.

786.

30 janvier 1874.

Dépêche du ministère I. et R. des affaires étrangères au consulat général à Alexandrie concernant la reconnaissance de l'hôpital européen à Alexandrie comme hôpital public.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Im Nachhange zur hierortigen Weisung vom 28. October v. J., Z. 14703 wird Euer . . . die Eröffnung gemacht, dass laut einer Mittheilung des k. k. Ministerium des Innern vom 11. Jänner l. J., Z. 426, der dalmatinische Landtag in der Sitzung vom 10. December v. J. mittelst einhelligen Beschlusses das europäische Spital in Alexandrien als eine allgemeine öffentliche Krankenheilanstalt anerkannt hat, die in demselben durch die Behandlung mittelloser Angehöriger Dalmatiens aufgelaufenen Kosten daher aus den betreffenden Landesmitteln vergütet werden.

Empfangen . . . . . *v. Hofmann.*

---

787. 1874

5 février/24 janvier 1874.

Déclaration convenue à St. Pétersbourg entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement Impérial de Russie pour la protection réciproque des marques de fabrique et de commerce. Ratifiée par le ministre des affaires étrangères à Vienne, le 7 mars 1875. Ratifications échangées à St. Pétersbourg, le 31 mars 1875.

(R. G. B. 1875, Nr. 66.)

Erklärung der k. und k. österreichisch-ungarischen Regierung und der kaiserlich russischen Regierung vom 5. Februar/24. Jänner 1874, betreffend den wechselseitigen Schutz der Handelsmarken. Vereinbart zu St. Petersburg am 5. Februar/24. Jänner 1874, ratificirt von dem k. und k. Minister des Aeussern am 7. März 1875 und mit den beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt zu St. Petersburg am 31. März 1875.

Déclaration.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Roi Apostolique de Hongrie, et le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur de Russie, désirant assurer une complète et efficace protection à l'industrie manufacturière des sujets autrichiens et hongrois d'un côté, et des sujets russes de l'autre, — les Soussignés dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1.

Le sujets autrichiens et hongrois en Russie et les sujets russes en Autriche-Hongrie jouiront, en ce qui concerne les marques de marchandises ou de leurs emballages et les marques de fabrique ou de commerce de la même protection que les nationaux.

Article 2.

Les sujets autrichiens ou hongrois qui voudront s'assurer en Russie, et les sujets russes qui voudront s'assurer en Autriche-Hongrie la propriété de leurs marques de fabrique, seront tenus de les déposer exclusivement, savoir: les marques de fabriques autrichiennes ou hongroises à St. Pétersbourg au Département du commerce et des manufactures, et les marques d'origine russe aux Chambres de commerce de Vienne pour l'Autriche et de Budapest pour la Hongrie.

1874 Article 3.

Le présent arrangement aura force et vigueur de Traité jusqu'à dénonciation de part ou d'autre.

En foi de quoi, les Soussignés ont dressé la présente Déclaration et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Faite en double à St. Pétersbourg, le 5 février/24 janvier 1874.

(L. S.) *Langenau* m. p.
(L. S.) *Gortchacow* m. p.

En vertu d'une autorisation spéciale de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, Nous, Jules Comte Andrássy de Csik-Szent-Király et Kraszna-Horka, Conseiller intime actuel, Ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères, confirmons et ratifions la déclaration ci-dessus, en promettant son exacte et fidèle exécutiou par le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur et Roi.

En foi de quoi, Nous avons signé le présent document et y avons fait apposer le sceau du Ministère Impérial et Royal des affaires étrangères.

Fait à Vienne, le 7 mars 1875.

Andrássy m. p.

788.

7 février/26 janvier 1874.

Compromis fait entre la commune de Kruševać et celle de Mokrina pour l'exercice du pâturage.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Zur Wissenschaft, dass heute die Ortsvorsteher von Kruševać im Namen aller Kruševičaner Tomo Tomašević, Luka Milošević, Niko Pavlović, Lazar Tomašević, Beko Radović und Pero Kosić einerseits, und anderseits im Namen der Mokrinjaner Spiro Lazerević, Ivo Manojlović und Spiro Perlain, gekommen und vor uns G. Kajmekan Salih Paša und österreichischen Viceconsul Vuk Vrčević einstimmig Folgendes gesagt und verabredet haben:

1. Alle bis heute einander zugefügten Streite, Gewaltthätigkeiten, Schläge und Wunden, und alles andere Uebel, mit Ausnahme der Geldschulden, sind gegenseitig verziehen, und zur besseren Bekräftigung der vorherigen gegenseitigen Liebe, des Friedens und der Eintracht wird zugesagt, vor der Georgskirche an der Grenze am zweiten Sonntage der Fasten $\frac{\text{24. Februar}}{\text{8. März}}$ d. J. zusammenzu-

treffen, und Jeder seine streitigen Parteien mitzubringen, und dass 1874
sie sich an diesem Tage brüderlich versöhnen und küssen werden. *)

2. War verabredet, dass, wenn von heute an zwischen einzelnen Mokrinjanern und Kruševićanern irgend welche Streitigkeiten oder andere Unzukömmlichkeiten sich ergeben sollten, alle Obgenannten es unter sich auf brüderliche Weise ausgleichen werden, und falls es nicht möglich wäre, es der kaiserlichen Behörde in Trebinje und Novi überantworten wollen.

3. Es wurden die Grenzen bezeichnet, innerhalb welcher die unteren Mokrinjaner ihr Vieh weiden dürfen, und diese sind angefangen von der Landesgrenze folgende: Längs Lečevišta am Mali, ober duga lazina, am Lalošev dò, dann weiter am Osoja, dann zum Wasser Tvorac, und weiter nach Bačina, nach Elezović (nur dürften sich in den Ort Grdnido nicht mengen), dann geht der Weg nach Bačine.

Und für die oberen Mokrinjaner die Gojković Perla, in Lepetić und Mišević werden noch nachstehende Marken bezeichnet: Kuk nakorita, solang man das Dorf Kruševica sieht, Brdo Baljenica, Kaljac, Zaveršje und Siljevica, und der Ort genannt Dubrawe wird als Gehäge belassen, damit die Mokrinjaner kein Holz fällen können, ausser jenem für den Pflug; und Betreff der zwei Heuwiesen, genannt Piljane und Poljice wurde verabredet, dass weder die oberen noch die unteren Mokrinjaner ihr Vieh früher dahin treiben dürfen, bevor das Heu abgemäht ist, und ebenso nicht die Kruševićaner.

4. Es wurde ausgemacht, dass sowohl die oberen als unteren Mokrinjaner in alle obgenannten Orte ihr Vieh auf die Weide treiben, und ebenso trockenes Holz, wie in allen anderen contractmässigen Orten klauben dürfen.

5. Betreff Kočov meteh in Bjelotina wurde festgesetzt, dass die Miljević und Unter-Mokrina vom Grossfrauentag (15./27. August) bis Weihnachten mit der Sichel Gras schneiden, und dass sie gleichfalls wie in allen anderen in dieser Schrift bezeichneten Orten trockenes Holz klauben und wegtragen dürfen, jedoch Niemand darf frisches Holz, sei es Stämme, Wurzeln oder Aeste abhacken.

6. Die Miljević aus Unter-Mokrina werden den Čorčužanern jedes Jahr am Nikolaitage sechs Thaler in Zwanzigern für das Weiderecht ihres Viehes und ebenso die Ober-Mokrinjaner werden den Petijević und Bijelić aus Kruševać drei Thaler jährlich am Nikolaitage zahlen.

7. Für das Abmähen des Grases in Bjelotina am Kocov Meteh wurde verabredet, dass jedes Haus in Unter-Mokrina den Kruševi-

*) Cette réunion n'a pas eu lieu; la commune de Mokrina y avait renoncé en vertu d'un protocole daté du 13 avril 1874.

1874 ćanern jedes Jahr am Nikolaitage zwei Zwanziger, und ebenso jedes Haus in Ober-Mokrina den Kruševićanern je zwei Zwanziger zahlen werde.

8. In alle diese mehrbezeichneten Orte, wo gesäet ist, darf kein Vieh getrieben werden, und wenn irgend ein Mokrinjaner mit seiner Heerde einen Schaden verursachen sollte, so wurde heute verabredet, und es wurden zwei Männer ernannt, und zwar aus Unter-Mokrina Theodor Dabović und Miho Lazarević, und zwei aus Kruševać und zwar Marko Subar und Vaso Tušup, und aus Ober-Mokrina Jako Gojković und Miloš Bijelić, damit diese Männer den gemachten Schaden besichtigen und nach ihrem Gewissen schätzen, wie viel jener ihrer Gemeindegehörigen, dessen Heerde den Schaden gemacht hat, zu zahlen hat, welcher überdies das erstemal eine Geldstrafe von 25 Groschen, das zweitemal von 50 Groschen, das drittemal von 75 Groschen u. s. w. zahlen muss.

9. Was immer für ein Mokrinjaner vor der bezeichneten Frist das Gras schneiden sollte, wie es im siebenten Punkte heisst, oder wenn er frisches Holz abhacken oder Vieh über die mehrbezeichneten Grenzmarken treiben würde, hat die Geldstrafe von 50 Groschen zu zahlen.

Dieser in zwei Sprachen, in der unsrigen und türkischen Sprache niedergeschriebene Vergleich wurde in zwei gleichen Originalien verfasst, und von allen obgenannten Ortsvorstehern von Mokrina und Kruševać unterfertigt; ein Protokoll wird dem Herrn politischen Commissär in Castelnuovo und das andere dem Mustasarif Paša in Mostar zur Einsicht und zur Genehmigung seitens beider betreffenden Regierungen vorgelegt.

Toma Tomašević, Luka Milošević, Niko Pavlović, Lazar Tomašević, Beko Radović,	Delegirte der Gemeinde Kruševać
Pero Kosić, Spiro Lazarević, Ivo Manojlović, Spiro Perlain,	Delegirte der Gemeinde Mokrina.

Bei diesem Vergleiche und der Unterschriften waren gegenwärtige Zeugen:

(L. S.) *Belo Spaić*, Mudir aus Zubać.
(L. S.) *Nikola Matiašerić*, Jusbaša aus Sutorina.

Verabredet, geschrieben und gefertiget:

(L. S.) *Salih Paša*, Kaimekam aus Trebinje.

(L. S.) *Vuk Vrčerić*, österr.-ungar. Vice-Consul.

789.

1874

18 février 1874.

Déclaration faite entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie relative à la légalisation des documents délivrés dans un des deux pays pour servir dans l'autre, échangée à Rome, le 21 mars 1874.

(Arch. dipl. 1875, IV, p. 306.)

Le Gouvernement royal italien et le Gouvernement impérial royal austro-hongrois ont arrêté les dispositions suivantes, relativement à la légalisation des documents délivrés dans un de ces deux pays pour servir dans l'autre:

Les documents délivrés ou légalisés par des tribunaux ou par des notaires, et munis de la légalisation des présidences des tribunaux supérieurs (Oberlandesgerichte) de Trieste, Innspruck ou Zara d'une part, ou bien des présidences des Cours d'appel de Milan, Brescia ou Venise de l'autre, peuvent se passer de toute autre légalisation diplomatique ou consulaire, pourvu que la formule de la légalisation soit écrite en langue italienne par les présidences des tribunaux supérieurs autrichiens, et pourvu que les documents légalisés par les présidences des tribunaux supérieurs de Trieste, Innspruck ou Zara aient à servir dans un des districts de Cours d'appel de Milan, Brescia ou Venise, et, réciproquement les documents légalisés par les présidences des Cours d'appel de Milan, Brescia ou Venise, aient à servir dans un des arrondissements des tribunaux supérieurs de Trieste, Innspruck ou Zara.

Cette exemption n'est pas admise quant aux documents qui doivent être présentés en Italie par une inscription dans les registres de l'état civil, ou qui doivent servir en Autriche pour une inscription dans les registres des naissances, des mariages ou de décès, ou bien encore pour obtenir le domicile légal ou la nationalité en Autriche.

Les documents qui doivent servir à ces fins devront même, à l'avenir, être munis de la légalisation officielle, diplomatique ou consulaire.

En foi de quoi le soussigné, ministre secrétaire d'État pour les affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie, a muni de sa signature cette déclaration en échange d'une déclaration analogue du ministre de S. M. Impériale et Royale Apostolique, et y a apposé le sceau de son ministère.

Fait à Rome, le 21 mars 1874.

(L. S.) Signé: *Visconti-Venosta.*

---

*) La déclaration austro-hongroise porte la date: Vienne, le 18 février 1874.

1874

790.

10 mars 1874.

Ordonnance circulaire du Ministère I. R. de la justice concernant les intimations d'actes judiciaires aux personnes domiciliant en Russie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Erlass des Justizministeriums an sämmtliche Oberlandesgerichte ddo. 10. März 1874.

Nach einer Mittheilung der k. u. k. Botschaft in St. Petersburg vom 17./5. Februar 1874 bedarf es zur Bewirkung einfacher Zustellungen an die in Russland weilenden Privatpersonen keiner förmlichen Rogatorien unserer Gerichtsbehörden, da dieselben durch die Administrativbehörden bewirkt werden, welche sie anstandslos über Begehren unserer Consularämter vornehmen, und sind Rogatorien mit beigelegter russischer Uebersetzung dagegen nur dann erforderlich, wenn es sich um die Vornahme einer gerichtlichen Handlung, wie Eidesabnahme, Zeugenverhör u. s. w. seitens der russischen Gerichte handelt.

Dies wird dem Oberlandesgerichte unter Bezugnahme auf den Justizministerial-Erlass vom 6. Mai 1868, Z. 5003, mit dem Auftrage bekannt gegeben, sich wegen derlei Zustellungen, soweit sie in den Provinzen Polen und Bessarabien bewirkt werden sollen, unmittelbar an die k. u. k. Generalconsulate in Warschau und Odessa, sonst aber an die k. u. k. Botschaft in St. Petersburg zu wenden.

Hierbei wird in Erinnerung gebracht, dass die Adressen von den Gerichten genau anzugeben sind, indem jede Ungenauigkeit Verzögerungen und sogar die Unmöglichkeit, die Zustellung zu bewerkstelligen, herbeiführen kann; dass ferner immer ordnungsmässig vorbereitete Zustellungsscheine beizulegen und endlich von allen Schriftstücken, insoferne dieselben nicht ohnehin in deutscher Sprache abgefasst sind, beglaubigte deutsche Uebersetzungen anzuschliessen sind.

791. 1874

20 mars 1874.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de l'autorisation du consulat général d'Autriche-Hongrie à St. Pétersbourg à prendre en dépôt les successions mobilières des sujets austro-hongrois décédés dans l'arrondissement dudit consulat général.

(R. G. B. 1874, Nr. 25.)

Verordnung des Justizministeriums vom 20. März 1874, betreffend die dem k. und k. Generalconsulate in St. Petersburg ertheilte Ermächtigung zur Uebernahme beweglicher Nachlässe der in seinem Amtsbezirke verstorbenen Angehörigen der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Das k. und k. Ministerium des Aeussern hat nach gepflogener Rücksprache mit den Justizministerien der beiden Reichshälften auf Grund des Artikels XIX des zwischen Oesterreich und Russland am 2./14. September 1860 (R. G. Bl. Nr, 272) abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrages den k. und k. Generalconsul in St. Petersburg, Herrn Georg Ritter von Wyneken, ermächtigt, alle beweglichen Nachlässe der in seinem Amtsbezirke verstorbenen österreichischen Unterthanen im Falle der Abwesenheit der Erben und des Mangels eines Bevollmächtigten derselben am Orte des Todesfalles behufs Ausfolgung an die zuständige österreichische Abhandlungsbehörde in Empfang zu nehmen, und die gleiche Ermächtigung auf alle dem k. und k. Generalconsulate in St. Petersburg unterstehenden Consularämter auszudehnen.

Das Generalconsulat, rücksichtlich die betreffenden k. und k. Consularämter, haben hiebei auch die Obliegenheit, für die sichere Verwahrung der hiezu geeigneten Gegenstände, in welcher Beziehung ihnen die Haftung dafür den Betheiligten gegenüber auferlegt ist, dann für die baldige Veräusserung der dem Verderben ausgesetzten Verlassenschaftseffecten gehörig Sorge zu tragen, und jene Gerichtsbehörde, in deren Bezirk die muthmasslichen Erben wohnen, jedesmal ohne Verzug von dem Todesfalle in Kenntniss zu setzen, oder, falls der Aufenthaltsort der muthmasslichen Erben unbekannt wäre, von dem Vorhandensein des Nachlasses, wo nicht an das k. und k. Ministerium des Aeussern, so unmittelbar an die betreffende Regierung des verstorbenen österreichischen oder ungarischen Staatsangehörigen unverzüglich Anzeige zu erstatten.

Glaser m. p.

1874 **792.**

24 mars 1874.

Règlement ottoman sur les antiquités.

(Législation ottoman par Aristarchi Bey III, p. 162.)

Article 1.

Toute sorte d'objets d'art datant des temps anciens est une antiquité.

Article 2.

Il y a deux espèces d'antiquités : la première comprend les monnaies, et la seconde tout autre objet transportable ou non.

Chapitre I.

Du droit de possession d'antiquités et de tout ce qui y a rapport.

Article 3.

Toute antiquité non découverte (gisant sous sol), dans quelque endroit qu'elle se trouve, appartient au Gouvernement.

Quant aux antiquités trouvées par ceux qui effectueraient des fouilles par autorisation, un tiers appartiendra au Gouvernement, un autre tiers au trouveur et le reste au propriétaire du terrain où les antiquités ont été trouvées. Si le trouveur a trouvé les antiquités dans sa propriété, les deux tiers seront à lui et le reste au Gouvernement.

Article 4.

Pour toute recherche d'antiquités ou de trésors, on doit s'adresser directement ou par l'entremise de l'autorité locale au Ministère de l'instruction publique.

Article 5.

La répartition des antiquités se fera, selon la demande du Gouvernement, en nature ou en valeur.

Article 6.

Pour la conservation de monuments, tels que temples et autres édifices complets qui se trouveraient dans les endroits appartenant à des particuliers, le Gouvernement désignera, selon les cas, des agents sur les lieux.

Chapitre II.

Des conditions de la recherche et de l'excavation d'antiquités.

Article 7.

Est interdite l'exécution de toute fouille entreprise spécialement pour la recherche d'antiquités et de trésors, sans autorisation officielle

et sans le consentement du propriétaire du terrain. Les antiquités 1874
trouvées par ceux qui contreviendraient à cette interdiction seront saisies totalement, et ils seront eux mêmes condamnés à une amende d'une livre turque à cinq, ou à un emprisonnement de trois jours à une semaine. En cas que les fouilles se seraient effectuées sur la propriété d'un tiers sans le consentement du propriétaire, celui-ci sera dédommagé, à sa requête, des pertes qui lui en auront été occasionnées.

Article 8.

L'autorisation nécessaire à la recherche d'antiquités ou de trésors sera exclusivement accordée, *ad referendum*, à la Sublime Porte par le Ministère de l'instruction publique qui délivrera en même temps un livre imprimé et à souche, conforme au modèle à adopter pour l'enregistrement des antiquités qui auront été découvertes.

Article 9.

Le Ministère de la Police et l'autorité locale veilleront l'un à Constantinople, l'autre dans les vilayets, au point de savoir si les porteurs d'autorisation se conforment ou non aux conditions réglementaires dans l'exécution des fouilles et de tout ce qui s'y rapporte.

Article 10.

L'autorisation ne sera accordée que lorsqu'il aura été constaté que l'exécution des fouilles n'offre pas d'inconvénient sur les lieux, et que le requérant a produit un certificat légalisé par l'autorité locale, constatant le consentement du propriétaire du terrain. Dans ce cas, le requérant sera tenu de déposer telle somme d'argent qu'elle aura été fixée par le Conseil de l'instruction publique ou de fournir une caution valable, et il sera perçu à cet effet un droit de 3 livres Ottomanes.

Article 11.

L'autorisation accordée pour la recherche d'antiquité ou de trésors, aura, au maximum, un terme de deux ans, qui ne sera jamais dépassé.

Article 12.

Le terme de l'autorisation pourra être prolongé, si, à l'expiration, l'on demande à continuer les fouilles.

Article 13.

L'autorisation donnée pour la recherche d'antiquités ou de trésors ne franchira guère les limites d'un village ou d'un bourg; le solliciteur d'autorisation sera tenu d'ailleurs de désigner l'emplacement et les limites du terrain à excaver et d'en présenter le plan, en cas de besoin.

1874

Article 14.

L'exécution de fouilles dans les temples, tekkés, séminaires et dans des lieux tels que cimetières, acquéducs et voies publiques, dont l'excavation entraînerait des dommages publics, ne sera pas permise.

Article 15.

Si, postérieurement à l'obtention du permis et à l'entreprise des travaux d'excavation, l'on constate quelque inconvénient, les fouilles seront suspendues, après entente avec le Ministère de l'instruction publique, sans qu'on puisse formuler une demande en remboursement de frais par suite de cette suspension.

Article 16.

Si, pendant l'exécution des fouilles archéologiques, il en résulte quelque dommage, ou si, après l'achèvement des travaux, l'enquête effectuée par les soins de l'autorité locale sur les lieux excavés, constate que les fouilles ont porté préjudice au public, la part d'antiquités existantes due au chercheur sera retenue jusqu'à ce que le mal soit réparé à ses frais.

Article 17.

À aucun fonctionnaire du Gouvernement Impérial ou des Gouvernements étrangers ne sera accordé l'autorisation d'effectuer en son nom des fouilles archéologiques dans le cercle de sa juridiction, à moins qu'il ne soit le propriétaire du terrain.

Article 18.

Il n'est pas permis au porteur d'une autorisation de la céder ou de la vendre à un tiers.

Article 19.

Il ne sera permis à une même personne d'exécuter simultané ment des fouilles sur deux points différents.

Article 20.

L'autorisation est considérée comme nulle et non avenue si l'on ne procède pas aux fouilles dans l'espace de trois mois à partir de la date d'émission, ou si, après avoir été commencés, les travaux sont suspendus sans motif pendant deux mois.

Article 21.

Si l'emplacement à fouiller se trouve séparé des localités peuplées par une distance qui rendrait toute surveillance continuelle de l'autorité difficile, un employé sera adjoint au possesseur de l'autorisation aux frais de ce dernier.

Article 22.

Toute sorte de dépenses occasionnées par les fouilles sera à la charge de celui qui possède l'autorisation.

Article 23. 1874

Dans le cas où le Gouvernement voudrait exécuter lui-même des fouilles sur des points qui ne sont pas mulk, ni dépendants de localités habitées et où la découverte d'antiquités serait probable, ces endroits ne seront cédés à personne.

Article 24.

Si les terres où le Gouvernement aura fait faire des fouilles sont en possession de particuliers, il dédommagera les propriétaires des pertes qui pourraient leur être occasionnées.

Chapitre III.

Des avertissements et des formalités concernant les antiquités et leur partage.

Article 25.

Ceux qui découvriraient des antiquités, soit par hasard soit au moyen de recherches autorisées, seront tenus, s'ils ne sont pas accompagnés d'un employé aux termes de l'article 21, d'en prévenir l'autorité locale dans le délai de 10 jours au plus tard, sous peine de se voir condamnés au payement d'une amende équivalent au quart du prix des antiquités découvertes, non compris la part afférente au Gouvernement.

Article 26.

La nature de la quantité des antiquités annoncées conformément à l'article précedent seront indiquées dans le livre imprimé à souche délivrée par le ministère de l'instruction publique en même temps que l'autorisation. Ce livre sera signé ou scellé tant par l'autorité que par le trouveur et dûment légalisé ; un exemplaire en sera remis à ce dernier et un autre sera envoyé au ministère de l'instruction publique, après avoir été enregistré dans la commission de l'instruction publique de la localité ou bien dans le conseil administratif.

Article 27.

Le partage des antiquités en nature ou en valeur se fera sur la base du livre dressé conformément à l'article précédent; le mode de partage sera indiqué au bas du livre.

Article 28.

Dans le cas où l'autorité locale hésiterait à procéder au partage en nature ou en valeur, elle doit s'en référer par télégraphe au ministère de l'instruction publique.

1874

Article 29.

L'autorité et le trouveur désigneront chacun un expert pour estimer la contrevaleur des antiquités indivisibles. En cas de divergence d'avis entre ces deux experts, l'autorité désignera comme arbitre un troisième expert dont la décision sera définitive.

Article 30.

Si, à l'expiration du terme ou avant, le concessionnaire annonce l'achèvement des fouilles et s'il est constaté qu'il a fidèlement rempli les conditions réglementaires, son dépôt lui sera restitué contre reçu.

Chapitre IV.

Des dispositions concernant l'importation, l'exportation, l'achat la vente et la tenue en cachette d'antiquités.

Article 31.

Les antiquités importées de l'étranger dans l'Empire ou des autres parties de l'Empire à Constantinople, qu'elles consistent en monnaies ou dans d'autres objets, seront exemptes du droit de douane

Article 32.

Une liste des monnaies ou d'autres objets antiques destinés à être exportés à l'étranger de quelque partie de l'Empire que ce soit doit être transmise au ministère de l'instruction publique, sans l'autorisation duquel ces antiquités ne pourront être exportés. Si le Gouvernement veut faire l'acquisition de ces objets dont le Musée Impérial aura besoin, il en payera le prix fixé d'accord avec le propriétaire. Quant au reste, il lui sera permis de l'exporter.

Article 33.

Le Gouvernement autorisera la sortie des antiquités à exporter de l'Empire à l'étranger après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 32 contre payement des droits de douane. Quant aux antiquités importées de l'étranger dans l'Empire, elles seront enregistrées séparement dans un livre spécial à la douane, et, à leur réexportation elles seront confrontées avec les registres, après quoi le permis (teskéré) d'usage sera délivré sans aucun prélèvement de droit.

Article 34.

Les antiquités saisies en flagrant délit de contrebande seront totalement confisquées.

Article 35.

Ceux qui auront démoli on endommagé des antiquités élevées dans des lieux publics ou privés, tels qu'édifices et autres, seront

condamnés, conformément à l'article 131 du Code Pénal, à des dommages-intérêts et à l'amende, ainsi qu'à un emprisonnement d'un mois ou à une année. 1874

Article 36.

Le produit du droit de courtage de 5% à percevoir sur les antiquités vendues aux enchères publiques, l'argent provenant du partage en valeur des antiquités, l'amende du droit de permis (Rouhsatié) ainsi que les recettes provenant des confiscations appartiendront à la caisse du Musée Impérial.

793.

28/16 mars 1874.

Convention conclue à Athènes entre l'Autriche-Hongrie et la Grèce pour l'extradition réciproque des matelots déserteurs. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique à Vienne, le 8 mars 1875. Ratifications échangées à Athènes, le 25 mars 1875.

(R. G. B. 1875, Nr. 70.)

Convention vom 28./16. März 1874 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Griechenland, betreffend die gegenseitige Auslieferung desertirter Matrosen. Abgeschlossen zu Athen am 28./16. März 1874, von Seiner kaiserlichen und königlichen Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 8. März 1875 und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Athen am 25. März 1875.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro atque Majestatis Suae Regis Graecorum Plenipotentiario de nautis ex navibus bellicis non minus quam mercatoriis perfugis, mutuo tradendis Conventio die vigesima octava mensis Martii, anni millesimi octingentesimi septuagesimi quarti, Athenis inita et signata est, tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi des Hellènes,

désirant régler d'un commun accord l'extradition réciproque des matelots déserteurs de Leur marine marchande et de guerre, ont nommé, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

1874 Sa Majesté l'Empereur et Roi:

Monsieur le Baron Nicolas de Pottenburg, Commandeur de l'Ordre Impérial et Royal de la Couronne de fer, Chevalier de celui de Léopold etc., Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentaire, et

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

Monsieur Jean Délyanni, Commandeur de l'Ordre Royal du Sauveur, Grand Commandeur et Commandeur de plusieurs autres Ordres, Membre de la Chambre des Deputés etc. etc., Son Ministre des Affaires Étrangères.

lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs respectifs, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

Les Consuls et autres Agents Consulaires des Hautes Parties contractantes pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur pays, les marins et toute autre personne faisant, à quelque titre que ce soit, partie de l'équipage d'un bâtiment marchand ou de guerre de leur nation, qui auraient déserté sur l'un des territoires des Hautes Parties contractantes.

A cet effet, ils devront s'adresser par écrit aux autorités locales compétentes et justifier, moyennant la présentation des registres du bâtiment ou du rôle de l'équipage, ou bien, si le navire était parti, en produisant une copie authentique de ces documents, que les personnes réclamés faisaient réellement partie de l'équipage.

Sur cette demande ainsi justifiée, la remise des déserteurs ne pourra être refusée.

On donnera en outre aux Consuls Généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents consulaires tout secours et toute assistance pour la recherche et l'arrestation de ces déserteurs, qui seront conduits dans les prisons des pays et y seront détenus à la demande et aux frais de l'autorité consulaire jusqu'à ce que celle-ci trouve une occasion de les faire partir.

Cet emprisonnement ne pourra durer plus de trois mois, après lesquels et moyennant un avis donné au fonctionnaire consulaire trois jours à l'avance, la liberté sera rendue au prisonnier, qui ne pourra être arrêté de nouveau pour la même cause.

Toutefois, si le déserteur avait commis quelque délit à terre, l'autorité locale pourrait surseoir à l'extradition, jusqu'à ce que le tribunal eût rendu sa sentence et que celle-ci eût reçu pleine et entière exécution.

Les Hautes Parties contractantes conviennent que les marins et autres individus de l'équipage sujets du pays dans lequel s'effectuera la désertion sont exceptés des stipulations du présent article.

Article 2. 1874

La présente convention aura la durée de dix ans, à partir du jour de l'échange des ratifications.

Si elle n'est pas dénoncée un an avant l'expiration de ce terme, elle continuera d'être en vigueur jusqu'à ce que l'une des Hautes Parties contractantes ait annoncé à l'autre son intention d'en faire cesser les effets et pendant une année encore, à partir du jour où cette notification aura été faite.

Article 3.

Les ratifications de la présente Convention seront échangées à Athènes aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Athènes en double expédition, le seize (16/28) mars mil huit cent soixante-quatorze.

(L. S.) *Délyanni* m. p. (L. S.) *Pottenburg* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis, illos omnes et singulos ratos hisce gratosque habere profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos nec ut illis ulla ratione a Nostris contraveniatur permissuros esse.

In quorum fidem praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus sigilloque Nostro Caesareo et Regio appresso firmari jussimus.

Dabantur in Imperiali Urbe Nostra Vienna die octava mensis Martii anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo quinto, Regnorum Nostrorum vigesimo septimo.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

(L. S.) *Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Theophilus Comes *a Revertera* m. p.,
C. et R. Consiliarius Aulicus et Ministerialis.

794.

31 mars 1874

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la compagnie du télégraphe Hambourgo-Helgolandais à la convention télégraphique internationale, ensuite le contrôle des correspondances échangées avec Helgoland et le Monténégro à travers le territoire allemand-austro-hongrois.

(T. V. B. 1871, Nr. 6.)

Beitritt der Hamburg-Helgoländer Telegraphen-Gesellschaft zum internationalen Telegraphen-Vertrage; Instradirung und Controle der die deutsch-österreichische Grenze überschreitenden Correspondenzen mit Helgoland und Montenegro.

Die Hamburg-Helgoländer Telegraphen-Gesellschaft ist hinsichtlich ihrer Kabel-Linie zwischen Hamburg und Helgoland dem internationalen Telegraphen-Vertrage ddo. Rom den 14. Jänner 1872 mit der Terminaltaxe von 2 Frcs. 50 Cts. = 1 fl. österr. Währ. beigetreten. Zufolge einer Vereinbarung mit der Telegraphen-Verwaltung des deutschen Reiches haben auf die aus Oesterreich-Ungarn nach Helgoland oder umgekehrt beförderten Terminal-Correspondenzen für den Beförderungsweg auf österreichisch-ungarischem und deutschem Gebiete die Tarifsätze des Telegraphen-Vertrages ddo. Bern den 5. October 1871 in der Weise Anwendung zu finden, dass von einer gegenseitigen Abrechnung über die österreichisch-ungarischen und deutschen Taxantheile abgesehen und nur die Kabel-Taxe an Deutschland vergütet wird. Die nach Helgoland bestimmten Depeschen aus Oesterreich-Ungarn und die nach Oesterreich-Ungarn bestimmten Depeschen aus Helgoland, welche demgemäss einer Gesammttaxe von 2 fl. österr. Währ. für 1 bis 20 Worte unterliegen, sind ausschliesslich durch Vermittlung der österreichischen und deutschen Control-Stationen weiter zu befördern und in den Control-Registern dieser Stationen nur mit der Kabeltaxe von 2 Frcs. 50 Cts. = 1 fl. österr. Währ. zu verrechnen. Für Correspondenzen mit Helgoland, welche aus dritten Staaten herkommen oder nach dritten Staaten bestimmt sind, gelten die für den internationalen Verkehr aufgestellten allgemeinen Vorschriften. Bei diesem Anlasse wird auch angeordnet, dass die über die deutsch-österreichische Grenze beförderten Depeschen von und nach Montenegro ebenfalls über die deutsch-österreichischen Control-Stationen zu instradiren sind.

1874

795.

7 avril 1874.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel à l'égard de la compétence des tribunaux dans les cas de successions mobilières des sujets bavarois décédés en Autriche.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Die königlich bayerische Gesandtschaft hatte im Namen ihrer Regierung unter dem 10. Juni 1849 die Erklärung abgegeben, dass nach den im Königreiche Bayern geltenden Gesetzen die Erbverhandlung und die Entscheidung aller sich darauf beziehenden Streitigkeiten über das bewegliche, in Bayern befindliche Vermögen k. k. österreichischer Unterthanen, die in Bayern sterben, ohne Rücksicht, ob sie in Bayern sich nur vorübergehend aufhielten oder dauernden Wohnsitz gehabt haben mögen, den k. k. österreichischen Gerichtsbehörden zu überlassen sind.

In Gemässheit dieser Erklärung war

für Gratz: wie dies dem k. k. Oberlandesgerichte mit dem Justizministerialerlasse vom 17. Juli 1857, Z. 16019, eröffnet wurde,

für Prag: wie dies dem k. k. Oberlandesgerichte mit dem Justizministerialerlasse vom 1. Juni 1865, Z. 4510, mitgetheilt wurde,

für Alle: hinsichtlich der hierlands befindlichen beweglichen Nachlässe königlich bayerischer Unterthanen, wenn nicht der Fall des §. 24 des Gesetzes vom 9. August 1854, R. G. Bl. Nr. 208, eintritt, nach Massgabe des ersten Absatzes des §. 23 und der §§. 137—139 desselben Gesetzes vorzugehen.

Aus Anlass mehrerer in jüngster Zeit vorgekommener Fälle hat jedoch die königlich bayerische Regierung — in Folge des Artikels 22 der neuen bayerischen Civilprocessordnung — die obgedachte Erklärung mit dem Beifügen zurückgezogen, dass bayerischerseits fortan auf die von Seite der k. k. österreichischen Gerichtsbehörden geübte Reciprocität, wonach die Erbverhandlungen und die Entscheidung der sich hierauf beziehenden Streitigkeiten über das in Oesterreich befindliche bewegliche Vermögen bayerischer Unterthanen, welche in Oesterreich sterben, den bayerischen Gerichten überlassen wurden, verzichtet werde.

Die königlich bayerische Regierung hat sich ferner dahin geäussert, dass in Zukunft wechselseitig der gegenüber mehreren deutschen Staaten geltende Rechtsgrundsatz zur Anwendung kommen solle, dass sich die Zuständigkeit der Behörden zur Behandlung des beweglichen Nachlasses Verstorbener darnach zu richten habe, in

1874 welchem der beiden Staaten der Verlebte zur Zeit seines Todes seinen dauernden Wohnsitz hatte.

Die k. k. Gerichte werden daher in Gemässheit der hinsichtlich der Verlassenschaften fremder Staatsangehörigen bestehenden gesetzlichen Vorschriften angewiesen, bei Todesfällen königlich bayerischer Unterthanen, welche im österreichischen Staate bewegliches Vermögen zurückgelassen haben, nach dem Grundsatze der Gegenseitigkeit vorzugehen und hiernach die Erbschaftsverhandlung über das hierlands befindliche bewegliche Vermögen königlich bayerischer Unterthanen nur dann der königlich bayerischen Behörde zu überlassen, wenn der bayerische Staatsangehörige im österreichischen Gebiete einen blos vorübergehenden Aufenthalt hatte, dagegen dieselbe in dem Falle, wenn er hierlands den ordentlichen Wohnsitz hatte, nach Vorschrift der österreichischen Gesetze selbst zu pflegen.

796.

22 avril 1874.

Ordonnance du ministère I. R. de la justice sur l'arrangement avec l'Italie pour affranchir les signatures de certaines autorités de la formalité de la légalisation diplomatique.

(R. G. B. 1874, Nr. 44.)

Verordnung des Justizministeriums vom 22. April 1874, betreffend die Legalisirung der von Gerichten oder Notaren ausgefertigten oder beglaubigten Urkunden im Verhältnisse zum Königreiche Italien.

Die k. k. Regierung der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder einerseits, und die königlich italienische Regierung anderseits, haben sich in Betreff des Erfordernisses der Legalisirung der in dem Gebiete des einen Theiles ausgestellten Urkunden, von welchen in dem Gebiete des anderen Theiles Gebrauch gemacht werden soll, über nachfolgende Bestimmungen geeinigt:

„Die von Gerichten oder Notaren ausgefertigten oder beglaubigten Urkunden, welche einerseits von den Präsidien der Oberlandesgerichte in Triest, Innsbruck oder Zara, oder anderseits von den Präsidien der Appellhöfe in Mailand, Brescia oder Venedig legalisirt sind, bedürfen keiner weiteren Beglaubigung durch die Gesandtschaft oder Consularbehörde, wenn die Legalisirungsclausel auch seitens der österreichischen Oberlandesgerichts-Präsidien in italienischer Sprache beigesetzt ist, und wenn von den Urkunden, welche

durch das Oberlandesgerichts-Präsidium in Triest, Innsbruck oder Zara legalisirt sind, in einem der Sprengel der Appellhöfe von Mailand, Brescia oder Venedig oder umgekehrt von Urkunden, die durch das Präsidium der Appellhöfe in Mailand, Brescia oder Venedig legalisirt sind, in einem der Sprengel der Oberlandesgerichte in Triest, Innsbruck oder Zara Gebrauch gemacht werden soll. 1874

Hievon ausgenommen sind jedoch jene Urkunden, welche in Italien behufs einer Eintragung in die Civilstands-Register überreicht werden, oder auf Grund welcher in Oesterreich eine Eintragung in die Geburts-, Ehe- oder Sterbematriken bewirkt oder die Heimatsberechtigung oder Staatsangehörigkeit in Oesterreich nachgewiesen oder erlangt werden soll.

Die zu diesen Zwecken zu verwendenden Urkunden bedürfen auch fortan der gesandtschaftlichen oder consularämtlichen Beglaubigung."

Das vorstehende Uebereinkommen wird zur Darnachachtung kundgemacht.

Auersperg m. p. *Glaser* m. p.

797.

24 avril 1874.

Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant les taxes à payer des biens meubles d'un sujet anglais décédé en Autriche-Hongrie.

(F. V. B. 1874, Nr. 15.)

Gebührenbehandlung des hierlands befindlichen beweglichen Nachlasses von Angehörigen der vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland.

Zur Vermeidung von Zweifeln wird mit Bezug auf die Verordnung vom 8. April 1854 (R. G. Bl. Nr. 84) bekannt gegeben, dass, nach dem Grundsatze der Reciprocität, das in der österreichisch-ungarischen Monarchie befindliche bewegliche Nachlassvermögen von Angehörigen der vereinigten Königreiche Grossbritannien und Irland der Vermögensübertragungsgebühr nach den allgemeinen Bestimmungen der Gebührengesetze unterliegt.

1874 **798.**

15 mai 1874.

Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie. Conclue à Rome. Ratifiée à Vienne, le 19 mars 1875. Ratifications échangées à Rome, le 21 avril 1875.

(R. G. B. 1875, Nr. 96.)

Consularconvention zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Italien vom 15. Mai 1874. Abgeschlossen zu Rom am 15. Mai 1874, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 19. März 1875, und in den beiderseitigen Ratificirungen ausgewechselt zu Rom am 21. April 1875.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Nostro atque Majestatis Suae, Italiae Regis, Plenipotentiario de functionibus, privilegiis et immunitatibus eorum, qui in Utriusque Nostrum ditionibus munera consularia obeunt, nec non de officiorum judicialium et consularium tractationibus, quae haereditates relictas utriusque subditorum concernunt, Conventio die decimo quinto mensis Maji, anni millesimi octingentesimi septuagesimi quarti, Romae inita et signata est, tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté le Roi d'Italie,

désirant déterminer, d'un commun accord, les droits, priviléges et immunités réciproques des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires, ainsi que leurs fonctions et les obligations auxquelles ils seront respectivement soumis en Autriche-Hongrie et en Italie, ont résolu de conclure une Convention Consulaire et ont nommé, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Monsieur le Comte Felix de Wimpffen, Chevalier de la Couronne de Fer de première classe, Grand Cordon de l'Ordre des Saints Maurice et Lazare, Chambellan et Conseiller Intime de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi d'Italie, etc. etc.;

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Monsieur le Chevalier Emile Visconti-Venosta, Chevalier Grand Croix, décoré du Grand Cordon des Ordres des Saints Maurice

et Lazare et de la Couronne d'Italie, Grand Cordon des Ordres de 1874
St. Étienne et de Léopold d'Autriche-Hongrie, etc. etc., Son Ministre Secrétaire d'État pour les affaires étrangères, Député au Parlement national, etc.;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1.

Chacune des Hautes Parties contractantes aura la faculté d'établir des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires dans les ports et places de commerce de l'autre Partie. Elles se réservent toutefois le droit de désigner les localités qu'elles jugeraient convenable d'excepter, mais cette réserve ne pourra être appliquée à l'une des Hautes Parties contractantes, sans l'être également à toutes les autres Puissances.

Article 2.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires seront réciproquement admis et reconnus après avoir présenté leurs patentes selon les règles et formalités établies dans les Pays respectifs.

L'exéquatur nécessaire pour le libre exercice de leurs fonctions leur sera délivré sans frais et, sur la production du dit exéquatur, l'autorité supérieure du lieu de leur résidence prendra immédiatement les mesures nécessaires pour qu'ils puissent s'acquitter des devoirs de leur charge et qu'ils soient admis à la jouissance des exemptions, prérogatives, immunités, honneurs et priviléges qui leur reviennent.

Article 3.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires, sujets de la Partie contractante qui les a nommés, jouiront de l'exemption des logements militaires et de toutes charges ou services publics de caractère municipal ou autre.

Ils seront également exemptés des contributions militaires et des contributions directes, tant personnelles que mobilières et somptuaires, imposées par l'État, par les Autorités provinciales ou par les Communes, à moins qu'ils ne possèdent des biens immeubles, qu'ils ne fassent le commerce, ou qu'ils n'exercent quelque industrie, dans lesquels cas ils seront soumis aux mêmes charges, services et contributions que les autres particuliers.

Article 4.

Tous les fonctionnaires consulaires ci-dessus mentionnés, sujets de la Partie contractante qui les a nommés, et pourvu qu'ils ne fassent

1874 pas le commerce et qu'ils n'exercent quelque industrie, ne seront point tenus à comparaître comme témoins devant les Tribunaux du pays où ils résident.

Quand la justice locale aura besoin de recueillir auprès d'eux quelque déclaration, elle devra se transporter à leur domicile pour la recevoir de vive voix, ou déléguer, à cet effet, un fonctionnaire compétent, ou bien la leur demander par écrit.

En tout ces cas, les fonctionnaires consulaires ci-dessus mentionnés, devront acquiescer aux désirs de l'Autorité dans le terme, le jour et l'heure, qu'elle aura indiqués, sans y apporter des délais qui ne seraient pas justifiables.

Article 5.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires, sujets de la Haute Partie contractante qui les a nommés, jouiront de l'immunité personnelle et ne pourront être ni arrêtés, ni emprisonnés, si ce n'est pour une infraction qui soit, si elle a été commise en Autriche-Hongrie, considérée comme crime en vertu des lois autrichiennes, ou frappée de peines graves par la loi hongroise, ou bien à laquelle, dans le cas où l'infraction a été commise en Italie, la loi italienne applique une peine criminelle.

Article 6.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires pourront placer, au-dessus de la porte extérieure du Consulat, leur écusson d'office, avec cette inscription: „Consulat", „Vice-Consulat" ou „Agence Consulaire de . . . . ".

Ils pourront également arborer leur pavillon officiel sur la maison consulaire les jours de solennité publique et dans les autres circonstances d'usage; mais l'exercice de ce dernier privilége n'aura pas lieu si les dits fonctionnaires résident dans la Capitale où se trouve l'Ambassade ou la Légation de leur Souverain.

Il est bien entendu que ces marques extérieures serviront uniquement à indiquer la maison d'habitation ou la présence des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires, et qu'elles ne pourront jamais être interprétées comme constituant un droit d'asile.

Ils pourront, de même, arborer leur pavillon sur le bateau qu'ils monteraient dans le port, pour l'exercice des fonctions de leur charge.

Article 7.

Les archives consulaires seront inviolables en tout temps, et les autorités locales ne pourront, sous aucun prétexte, visiter ou saisir les papiers qui en font partie.

Ces papiers devront toujours être complètement séparés des 1874
livres et papiers relatifs au commerce ou à l'industrie que pourraient exercer les fonctionnaires consulaires respectifs.

Article 8.

En cas d'empêchement, d'absence ou de décès des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls, les Chanceliers et Secrétaires, qui auront été présentés antérieurement en leur dite qualité aux autorités respectives, seront admis de plein droit, d'après leur rang hiérarchique, à exercer par intérim les fonctions consulaires, sans que les autorités locales puissent y mettre obstacle. Ces autorités leur donneront au contraire dans ce cas toute aide et assistance et les feront jouir pendant la durée de leur gestion intérimaire de tous les droits, immunités et priviléges stipulés dans la présente Convention en faveur des fonctionnaires consulaires respectifs.

Article 9.

Les Consuls généraux et Consuls pourront nommer des Vice-Consuls et des Agents Consulaires dans les villes, ports et localités de leur arrondissement consulaire, sauf l'approbation du gouvernement territorial.

Ces Agents pourront être indistinctement choisis parmi les sujets des Hautes Parties contractantes, comme parmi les étrangers, et seront munis d'un brevet délivré par le Consul qui les aura nommés et sous les ordres duquel ils devront exercer leurs fonctions. Ils jouiront des priviléges et immunités stipulés par la présente Convention, sauf les exceptions contenues dans les articles 3 et 5.

Article 10.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires pourront, dans l'exercice des fonctions qui leur sont attribuées, s'adresser aux autorités de leur arrondissement consulaire pour réclamer contre toute infraction aux traités ou conventions existant entre les Hautes Parties contractantes, ou contre tout abus dont leurs nationaux auraient à se plaindre. Si leurs réclamations n'étaient pas accueillies par les autorités de l'arrondissement, ou si la résolution prise par ces dernières ne leur paraissait pas satisfaisante, ils pourront avoir recours, à défaut d'un Agent diplomatique de leur Pays, au Gouvernement de l'État dans lequel ils résideraient.

Article 11.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires des deux Parties, ainsi que leurs Chanceliers, auront le droit de recevoir dans leurs chancelleries, au domicile des parties et à bord des navires de leur nation, les déclarations que pourront avoir

1874 à faire les capitaines, les gens de l'équipage et les passagers, les négociants et tous autres sujets de leur Pays.

Il seront également autorisés à recevoir les dispositions testamentaires de leurs nationaux et tout autre acte de droit civil qui les concernent et auxquels on voudrait donner forme authentique.

Les dits fonctionnaires consulaires auront en outre le droit de recevoir dans leurs chancelleries tous les contrats impliquant des obligations personnelles et qui auront été passés entre un ou plusieurs de leurs nationaux et d'autres personnes du pays dans lequel ils résident.

Les déclarations et les attestations contenues dans les actes ci-dessus mentionnés, qui auront été reconnus authentiques par les dits agents et revêtus du sceau du Consulat, Vice-Consulat ou de l'Agence Consulaire, auront en justice, dans les territoires de la Monarchie Austro-Hongroise, comme en Italie, la même force et valeur que si ces actes avaient été passés par devant d'autres employés publics de l'une ou de l'autre des Hautes Parties contractantes, pourvu qu'ils aient été rédigés dans les formes requises par les lois de l'État auquel appartiennent les Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires et qu'ils aient ensuite été soumis au timbre et à l'enregistrement ainsi qu'à toutes les autres formalités qui régissent la matière dans le pays où l'acte doit recevoir son exécution.

Dans le cas où l'authenticité d'un document public enregistré à la chancellerie de l'une des autorités consulaires respectives serait mise en doute, celle-ci ne pourra refuser à la personne y intéressée, qui en ferait la demande, la confrontation du document en question avec l'acte original, et la dite personne pourra, si elle le juge nécessaire, assister à cette confrontation.

Les Consuls généraux, Consuls et Vice-Consuls ou Agents Consulaires respectifs pourront légaliser toute espèce de documents émanants des autorités ou fonctionnaires de leurs Pays, et en faire des traductions, qui auront, dans le pays de leur résidence, la même force et valeur que si elles avaient été faites par les interprètes jurés du Pays.

Article 12.

En cas de décès d'un sujet de l'une des Parties contractantes sur un des territoires de l'autre, les autorités locales devront en donner avis immédiatement au Consul général, Consul, Vice-Consul ou Agent Consulaire le plus rapproché du lieu du décès. Ceux-ci, de leur côté, devront donner le même avis aux autorités locales, lorsqu'ils auront été informés les premiers.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires, ces derniers appartenant toutefois à la nation du défunt, auront le droit de procéder successivement aux opérations suivantes:

1° Apposer les scellés, soit d'office, soit à la demande des parties 1874
intéressées, sur tous les effets, meubles et papiers du défunt, en prévenant de cette opération l'autorité locale compétente qui, dans le cas où les lois du Pays le lui prescriraient, pourra y assister et apposer également les scellés.

Toutefois, lorsqu'elle aura été informée la première du décès, et si, suivant les lois du Pays, elle est tenue à apposer les scellés sur la succession, l'autorité locale invitera l'autorité consulaire à procéder en commun à cet acte.

Dans le cas où l'apposition immédiate des scellés paraîtrait nécessaire, mais, ou par suite de la distance des lieux ou par d'autres motifs, elle ne pourrait avoir lieu en commun, l'autorité locale aura la faculté de mettre les scellés préalablement sans le concours de l'autorité consulaire, et vice-versa, sauf à informer l'autorité qui ne sera pas intervenue, et qui sera libre de croiser ensuite son sceau avec celui déjà apposé.

Les scellés de l'autorité locale et réciproquement ceux de l'autorité consulaire ne pourront être levés sans le concours de l'autorité locale et respectivement de l'autorité consulaire.

Toutefois, si, après un avertissement adressé par l'autorité consulaire à l'autorité locale, ou vice-versa, pour l'inviter à assister à la levée des doubles scellés, l'autorité, à qui l'invitation a été adressée, ne s'était pas présentée dans un délai de quarante-huit heures, à compter de la réception de l'avis, l'autre autorité pourra procéder seule à la dite opération.

2° Former l'inventaire de tous les biens, mobiliers et effets du défunt en présence de l'autorité locale, si celle-ci, par suite de l'avis sus-indiqué, croyait devoir y assister. L'autorité locale apposera sa signature sur les procès-verbaux dressés en sa présence, sans pouvoir, en raison de son intervention officielle, exiger une taxe quelconque.

3° Ordonner la vente à l'enchère publique de tous les objets mobiliers de la succession qui pourraient se détériorer et de ceux d'une conservation difficile. L'autorité consulaire en préviendra l'autorité locale, afin que la vente soit faite dans les formes prescrites et par l'autorité compétente, d'après les lois du pays. Dans le cas où ce serait l'autorité locale qui aurait à effectuer cette vente, elle devra inviter l'autorité consulaire à y assister.

4° Déposer en lieu sûr les effets et valeurs inventoriés, conserver le montant des créances que l'on réalisera, ainsi que le produit des rentes que l'on percevra. Ces dépôts devront avoir lieu d'accord avec l'autorité locale appelée à assister aux opérations antérieures, si, par suite de la convocation susmentionnée, il se présente des sujets du pays ou d'une puissance tierce comme intéressés

1874 dans la succession ab-intestat ou testamentaire, et en tant qu'il s'agirait de garantir les droits de succession ou de mutation à payer suivant les lois du pays.

5° Si les autorités locales, d'après les lois du pays, ont fixé un terme pendant lequel leurs nationaux et les sujets d'une puissance tierce résidant dans le pays où le décès a eu lieu pourront faire valoir leurs prétentions à l'égard de la succession, l'autorité consulaire, tant que ce terme ne sera pas expiré, et même après l'expiration du dit terme, aussi longtemps que la contestation sur laquelle les tribunaux du pays sont appelés à décider, est encore pendante, se bornera à prendre les mesures de précaution et d'administration qui ne pourront porter préjudice à la validation des droits des personnes susmentionnées par devant le tribunal compétent.

En cas d'insuffisance des valeurs de la succession pour satisfaire au payement intégral de toutes les créances, les autorités consulaires devront, conformément aux lois du pays, remettre immédiatement à l'autorite judiciaire ou aux syndics de la faillite, selon qu'il appartiendra, tous les documents, effets et valeurs appartenant à la succession, les susdites autorités consulaires demeurant chargées de représenter les héritiers absents, mineurs ou incapables.

6° Administrer ou liquider, eux-mêmes ou par une personne qu'ils nommeront sous leur responsabilité, la partie mobilière de la succession, sans que l'autorité locale puisse intervenir dans ces opérations, sauf toujours les restrictions mentionnées au N° 5 de cet article pour les cas y énumérés, et en maintenant la maxime que les fonctionnaires consulaires devront s'abstenir de décider sur une réclamation quelconque qui serait élevée par les parties intéressées, et qu'ils devront réserver la décision au tribunal compétent qui sera celui du pays, dans tous le cas où la réclamation ne reposerait pas sur le titre d'hérédité ou du legs.

Après que le jugement concernant les réclamations susmentionnées réservées à la décision des tribunaux du pays, aura été prononcé, ou après que la somme requise, pour leur acquittement aura été déterminée et qu'une caution proportionnée aura été déposée, l'entière succession mobilière, en tant qu'elle ne sera pas engagée à titre de caution devra, après la levée des scellés apposés par l'autorité locale, être remise, pour en disposer ultérieurement, à l'autorité consulaire.

Article 13.

Lorsqu'un sujet autrichien ou hongrois, en Italie, ou un sujet italien, dans un des territoires de la Monarchie Austro-Hongroise, sera décédé sur un point où il ne se trouve pas d'autorité consulaire de sa nation, l'autorité locale compétente procédera, conformément à la législation du pays, à l'inventaire des effets et à la liquidation des

biens que le défunt aura laissés, et sera obligée de donner avis, dans 1874
le plus bref délai possible, du résultat de ses opérations à l'Ambassade ou Légation respective ou au Consulat, Vice-Consulat le plus rapproché du lieu où se sera ouverte la succession ab-intestat ou testamentaire.

Mais, dès l'instant que le fonctionnaire consulaire le plus rapproché du point où se serait ouverte ladite succession se présenterait personnellement ou par l'intermédiaire d'un délégué, l'intervention de l'autorité locale devra se conformer aux prescriptions de l'article 12 de la présente Convention.

Article 14.

Lorsqu'un sujet d'une des Hautes Parties contractantes se trouvera intéressé dans la succession, ouverte sur un des territoires de l'autre Partie, soit d'un de ses nationaux, soit d'un indigène, soit d'un sujet d'une tierce puissance, les autorités locales devront informer de l'ouverture de la succession, l'autorité consulaire la plus rapprochée.

Article 15.

Les valeurs et effets appartenant aux marins ou passagers, sujets de l'une des Hautes Parties contractantes, morts à bord d'un navire de l'autre Partie, seront envoyés, dans le port d'arrivée, au Consul de la nation respective pour être remis à l'autorité du pays du défunt.

Article 16.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires pourront se rendre en personne ou envoyer un délégué à bord des navires de leur nation, déjà admis en libre pratique, interroger le capitaine et l'équipage, examiner les papiers de bord, recevoir les déclarations sur leur voyage et les incidents de la traversée, dresser les manifestes et faciliter l'expédition de leurs navires; enfin les accompagner devant les tribunaux et dans les bureaux de l'administration du pays pour leur servir d'interprètes ou d'agents dans les affaires qu'ils auraient à suivre, ou dans les demandes qu'ils auraient à former.

Les fonctionnaires de l'ordre judiciaire et les gardes et employés des douanes ne pourront en aucune manière opérer ni visites, ni recherches à bord des navires, sans en avoir donné préalablement avis à l'autorité consulaire de la nation à laquelle les navires appartiennent, afin qu'elle puisse assister à la visite.

Sont exceptés cependant les cas où les Hautes Parties contractantes sont convenues ou conviendraient par la suite d'un procédé différent.

Les susdits fonctionnaires de l'ordre judiciaire ou des douanes devront également prévenir en temps opportun les dites autorités con-

1874 sulaires pour qu'elles assistent aux déclarations que les capitaines et les équipages auraient à faire devant les tribunaux et dans les administrations locales, afin d'éviter ainsi toute équivoque et tout malentendu qui pourrait porter préjudice à la bonne administration de la justice.

L'avis qui sera adressé, à cet effet, aux fonctionnaires consulaires, indiquera une heure précise, et s'ils négligeaient de s'y rendre personnellement ou de s'y faire représenter par un délégué, il sera procédé en leur absence.

Article 17.

En tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et déchargement des navires et la sûreté des marchandises, biens et effets, on observera les lois, statuts et règlements du pays.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires seront chargés exclusivement du maintien de l'ordre intérieur à bord des navires marchands de leur nation et ils connaîtront seuls des questions de tout genre qui s'élèveraient entre le capitaine, les officiers et les matelots et spécialement de celles relatives à la solde et à l'accomplissement des engagements réciproquement contractés.

Les autorités locales ne pourront intervenir que lorsque les désordres survenus à bord des navires, seront de nature à troubler la tranquillité ou l'ordre public à terre ou dans le port, ou quand une personne du pays ou ne faisant pas partie de l'équipage s'y trouvera mêlée.

Dans tous les autres cas, les autorités précitées se borneront à prêter leur appui aux Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires, lorsque ceux-ci le demanderont pour faire arrêter et renvoyer à bord ou pour faire emprisonner provisoirement tout individu inscrit sur le rôle de l'équipage, chaque fois que, pour un motif quelconque, ils le jugeront convenable.

Article 18.

Les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaire pourront faire arrêter et renvoyer, soit à bord, soit dans leur patrie, les marins et toute autre personne faisant partie des équipages des navires marchands et de guerre de leur nation, qui auraient désertés sur un des territoires de l'une des Hautes Parties contractantes.

A cet effet, ils devront s'adresser par écrit aux autorités locales compétentes et justifier, au moyen de la présentation des registres du bâtiment ou du rôle de l'équipage, ou, si le navire était parti, en produisant une copie authentique ou un extrait de ces documents, que les personnes réclamées faisaient réellement partie de l'équipage.

Sur cette demande, ainsi justifiée, la remise des déserteurs ne 1874
pourra être refusée.

On donnera, en outre, aux dits fonctionnaires consulaires tout appui et toute assistance pour la recherche et l'arrestation de ces déserteurs, qui seront conduits dans les prisons du pays et y seront détenus à la demande et aux frais du Consul ou Vice-Consul, jusqu'à ce que celui-ci trouve une occasion de les renvoyer dans leur patrie.

Cet emprisonnement ne pourra cependant durer plus de trois mois, après lesquels et moyennant un avis donné au Consul trois jours à l'avance, le détenu sera mis en liberté et ne pourra être emprisonné de nouveau pour la même cause.

Toutefois, si le déserteur avait commis quelque délit à terre, l'autorité locale pourra surseoir à l'extradition, jusqu'à ce que le tribunal ait rendu la sentence et que celle-ci ait reçu pleine et entière exécution.

Les Hautes Parties contractantes conviennent que les marins et autres individus de l'équipage, sujets de l'État où la désertion aura lieu, restent exceptés des stipulations de la présente Convention.

Article 19.

Toutes les fois qu'il n'y aura pas de stipulations contraires entre les armateurs, chargeurs et assureurs, les avaries que les navires des Pays respectifs auront souffertes en mer, soit qu'ils entrent dans les ports respectifs volontairement ou par relâche forcée, seront réglées par les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires de la nation respective, à moins que des sujets du pays dans lequel résident les dits fonctionnaires, ou des sujets d'une tierce Puissance, ne soient intéressés dans ces avaries; dans ce cas, et à défaut de compromis passé à l'amiable entre toutes les parties intéressées, les avaries devront être réglées par l'autorité locale.

Article 20.

Lorsqu'un navire appartenant au Gouvernement, ou à des sujets de l'une des Hautes Parties contractantes, fera naufrage ou échouera sur le littoral de l'autre Partie, l'autorité devra en informer le Consul général, Consul, Vice-Consul ou Agent Consulaire de la circonscription, et, à son défaut, le Consul général, Consul, Vice-Consul ou Agent Consulaire le plus voisin du lieu de l'accident.

Toutes les opérations relatives au sauvetage des navires autrichiens ou hongrois, qui naufrageraient ou échoueraient dans les eaux territoriales de l'Italie, seront dirigées par les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires de la Monarchie Austro-Hongroise, et réciproquement, toutes les opérations relatives au sauvetage des navires italiens, qui naufrageraient ou échoueraient

1874 dans les eaux territoriales de la Monarchie Austro-Hongroise, seront dirigées par les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls du Agents Consulaires d'Italie.

L'intervention des autorités locales n'aura lieu, dans les pays des Parties contractantes, que pour assister les fonctionnaires consulaires, maintenir l'ordre, garantir les intérêts des sauveteurs étranger à l'équipage et assurer l'exécution des dispositions à observer pour l'entrée et la sortie des marchandises sauvées.

En l'absence et jusqu'à l'arrivée des Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls ou Agents Consulaires ou des personnes qu'ils délégueront à cet effet, les autorités locales devront prendre toutes les mesures nécessaires pour la protection des individus et la conservation des objets qui auront été sauvés du naufrage.

L'intervention des autorités locales dans ces différents cas ne donnera lieu à la perception de frais d'aucune espèce, hors ceux auxquels seraient soumis, en pareil cas, les navires nationaux, et hors le remboursement des dépenses nécessitées par les opérations de sauvetage et par la conservation des objets sauvés.

En cas de doute sur la nationalité des navires naufragés, les dispositions mentionnées dans le présent article seront de la compétence exclusive de l'autorité locale.

Les Hautes Parties contractantes conviennent en outre que les marchandises et effets sauvés ne seront sujets au payement d'aucun droit de douane, à moins qu'on ne les destine à la consommation intérieure.

Article 21.

Les Hautes Parties contractantes s'obligent à se transmettre réciproquement les actes d'état civil, rédigés dans leurs territoires d'État et qui regardent les sujets de l'autre Partie, en tant que ces actes sont jugés nécessaires pour l'usage officiel et qu'ils seront réclamés par l'autorité compétente.

Si un sujet de l'une des Hautes Parties contractantes venait à mourir dans un des territoires de l'autre Partie, l'acte du décès sera dressé d'office et remis, après avoir été revêtu des légalisations requises, au Gouvernement duquel relevait le décédé.

La rédaction, ainsi que la communication des actes de décès, comme de tous les actes d'état civil, qui auront été réclamés pour l'usage officiel par l'autorité compétente, se fera sans être soumise à des frais quelconques.

Cependant si les actes en question étaient réclamés en faveur de particuliers, la rédaction et la communication n'aura lieu gratuitement que lorsqu'il s'agira d'une personne indigente et que son indigence aura été certifié par l'autorité locale compétente.

Article 22. 1874

Il est également convenu que les Consuls généraux, Consuls, Vice-Consuls et Agents Consulaires respectifs, ainsi que les Chanceliers, Secrétaires, Elèves-Consuls ou autres employés consulaires jouiront, dans les territoires d'État des Hautes Puissances contractantes, de toutes les exemptions, prérogatives, immunités et priviléges qui sont accordés ou seraient accordés aux fonctionnaires de la même classe de la nation la plus favorisée.

Article 23.

La présente Convention aura la durée de cinq années, à partir du jour de l'échange des ratifications. Dans le cas où aucune des Hautes Parties contractantes n'aurait notifié officiellement, douze mois avant l'expiration de ce terme, son intention d'en faire cesser les effets, elle continuera d'être en vigueur, jusqu'à l'expiration d'une année, à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncée.

Article 24.

La présente Convention sera publiée dans les territoires des Hautes Parties contractantes, immédiatement après l'échange des ratifications, lequel aura lieu à Rome aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et l'ont revêtue du cachet de leurs armes.

Fait à Rome ce quinze mai de l'an mil huit cent soixante-quatorze.

(L. S.) *Wimpffen* m. p. (L. S.) *Visconti-Venosta* m. p.

Nos visis et perpensis Conventionis hujus articulis illos omnes et singulos ratos hisce gratosque habere profitemur ac declaramus, Verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos nec ut illis ulla ratione a Nostris contraveniatur permissuros esse.

In quorum fidem praesentes Ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus sigilloque Nostro Caesareo et Regio appresso firmari jussimus.

Dabantur in Imperiali Urbe No tra Vienna die decima nona mensis Martii, anno Domini millesimo octingentesimo septuagesimo quinto, Regnorum Nostrorum vigesimo septimo.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes *ab Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Th. Comes *a Revertera* m. p.,

C. et R. Consiliarius Aulicus et Ministerialis.

1874 *Déclaration.*

Au moment de procéder à la signature de la Convention consulaire conclue, à la date de ce jour, entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie, les Plénipotentiaires soussignés, voulant fixer, d'un commun accord, le sens de l'article 11, alinéa 2, déclarent que cette clause, concernant les actes du droit civil, ne s'applique point aux actes de l'état civil, à l'égard desquels les Hautes Parties contractantes entendent maintenir la situation créée par les lois en vigueur dans les pays respectifs.

Fait à Rome, en double expédition, ce 15 mai 1874.

(L. S.) *Wimpffen* m. p. (L. S.) *Visconti-Venosta* m. p.

799.

31/19 mai 1874.

Convention entre l'Autriche-Hongrie et le Gouvernement de Son Altesse le Prince de Roumanie concernant les jonctions des chemins de fer austro-hongrois et roumains par les deux points Orsova-Verciorova et Tömös-Prédéal. Signée à Bucarest. Ratifications ministérielles datées de Vienne, le 7 août 1874 et de Bucarest, le 17/5 août 1874, échangées à Bucarest, par protocole daté du 17/5 août 1874.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Le Gouvernement de S. M. l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème, etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Le Gouvernement de S. A. le Prince de Roumanie,

également animés du désir de procurer à leurs sujets respectifs de nouvelles facilités de communications et de régler les relations des deux États limitrophes, ont résolu de conclure une convention pour la jonction de leur voies ferrées, et ont nommé à cet effet pour leurs plénipotentiaires, savoir:

S. M. Impériale et Royal Apostolique, le Baron de Calice, Son agent diplomatique et consul général, chevalier de son ordre de la couronne de fer de 2me classe, etc., et

S. A. le Prince de Roumanie, M. Boéresco, Son Ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères, etc.,

lesquels, après s'être communiqués leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1. 1874

Sans préjudice d'autres lignes de jonctions, qui seraient plus tard dans l'intérêt commun d'établir entre les deux pays limitrophes, et indépendamment du raccordement existant déjà à Itzkani-Burdujeni, les hautes parties contractantes conviennent d'établir, dans les conditions prévues dans cet acte, le raccordement de leurs lignes ferrées aux points suivants de leur frontière, à savoir:

Verciorova (Orsova) et Tömös (Prédéal).

Article 2.

Les lignes aboutissantes à Itzkani-Burdujeni, étant déjà construites et mises en exploitation, les deux gouvernements consacrent la libre circulation internationale à travers leur frontière sur ces lignes et s'engagent dès à présent à régler par une convention spéciale les différentes questions de police, de douane et autres qui se rapportent aux relations internationales entre les deux pays.

Quant aux deux autres lignes de jonction, elles seront construites toutes les deux dans les mêmes conditions d'un chemin de fer de première classe, et établies de la manière suivante:

La première, dans la direction de Temesvár, par Orsova (Verciorova) à Turnu-Severin, comme jonction à la ligne en construction de Bucarest à Verciorova.

La seconde, partant de Kronstadt par le défilé de Tömös (Prédéal) et aboutissant à Ploiesti, comme jonction à la ligne de Bucarest à Galatz.

Article 3.

Relativement à la ligne de jonction par Verciorova, mentionnée dans l'article précédent, le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur et Roi prendra les mesures nécessaires pour assurer, sur son territoire et jusqu'à la frontière, sa construction et sa mise en exploitation dans le délai de quatre ans à partir du jour de l'échange des ratifications de la présente convention. Le Gouvernement Princier, par contre, s'engage à faire exécuter, dans le même délai et mettre en exploitation la ligne de jonction allant à la frontière près de Verciorova et reliant ainsi, par Orsova, le réseau des chemins de fer roumains à celui des chemins de fer hongrois.

Article 4.

Relativement à la ligne de jonction mentionnée en second lieu dans l'article 2, et à établir par le passage de Tömös, les deux Gouvernements s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour

1874 assurer, chacun sur son territoire respectif, son achèvement et sa mise en exploitation, dans un délai de quatre années du jour de l'échange des ratifications de la présente convention.

Article 5.

Les deux Gouvernements s'engagent en outre à faire exécuter, par une commission spéciale envoyée sur les lieux immédiatement après la conclusion de la présente convention, les études nécessaires et travaux préparatoires techniques pour fixer à la frontière le point de jonction des deux sections de la ligne Kronstadt-Ploiesti. Ces travaux seront terminés et le point de jonction, dans le passage de Tömös, définitivement arrêté par les deux Gouvernements au plus tard dans un an à partir de la ratification de la présente convention.

Article 6.

Les deux Gouvernements reconnaissent en principe l'utilité de trois autres jonctions de leurs voies ferrées par les défilés de Vulcan et de Rothenthurn (Turnu-Roșiu) ainsi que par Uzu ou Oituzu ou Ghymes (Palanca), sans fixer aucun terme pour leur construction qui est réservée à faire l'objet d'arrangements postérieurs, à l'époque où les deux parties le trouveront opportun.

Article 7.

Sur chacune des lignes de jonction il sera établi une station internationale commune qui sera fixée plus tard, par une entente préalable entre les Hautes Parties contractantes.

La police des gares sera faite en premier lieu par les employés du chemin de fer, sous la surveillance des autorités compétentes de chacun des deux États, et conformément aux lois et règlements en vigueur sur le territoire respectif.

La pleine souveraineté, y compris le droit de justice et de police, dans ces gares communes seulement pour la communication et les opérations douanières, de même sur les tronçons de lignes compris entre ces gares et la frontière, restera exclusivement réservée à celle des Parties contractantes sur le territoire de laquelle la gare-frontière se trouve située; néanmoins le Gouvernement voisin aura la faculté:

1° De faire des enquêtes contre ceux de ses propres sujets qui seraient employés dans la dite gare et sur le dit tronçon, pour tout crime ou délit dont ils se seraient rendus coupables envers leurs pays.

2° En ce qui concerne la justice civile, la faculté

a) de régler la succession de ces mêmes fonctionnaires ou employés;

b) de déclarer en état de faillite la fortune des dits fonctionnaires ou employés et de procéder à la liquidation éventuelle.

Toutefois la justice du pays garde son droit de déclarer spécialement en état de faillite les biens qui se trouveraient sur son territoire. 1874

Les Gouvernements contractants fourniront réciproquement, dans tous les cas, l'assistance nécessaire et légale aux autorités respectives.

Quant à l'exploitation des gares communes avec leurs annexes et quant aux indemnités particulières à payer aux propriétaires à ce titre, les administrations des chemins de fer, de part et d'autre, conclueront une convention spéciale, sauf le consentement de leur Gouvernement respectif.

Article 8.

Les chemins de fer à exécuter devront être construits et exploités, pour autant que l'intérêt commun le demande, d'après les règles uniformes, notamment:

1° Les rails auront, en conformité avec les voies ferrées contigues, un intervalle de quatre pieds $8^1/_2$ pouces (mesure anglaise) en lumière;

2° Les locomotives et wagons seront bâtis le plus que possible uniformément et en tous cas de manière qu'ils puissent circuler sans aucune difficulté sur tout le parcours de ces chemins de fer;

3° Les tampons des locomotives et des wagons seront établis de telle manière qu'il y ait accordance avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en exploitation dans les deux pays;

4° On devra se servir sur les deux territoires de normes de signalement qui dans leur principe seront uniformes sur les deux lignes.

5° Sur tout le parcours de ces chemins de fer il ne sera pas fait de différence entre les sujets des deux États, quant au mode et aux prix de transport et au temps de l'expédition;

6° Les voyageurs et les marchandises, passant de l'un des deux États dans l'autre, ne seront pas traités sur le territoire de l'État dans lequel ils entrent, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays;

7° En outre, les deux Gouvernements se réservent leur liberté entière pour l'abaissement du tarif en vigueur sur leurs territoires, et ils s'obligent à faire respecter cette liberté de la manière la plus formelle vis-à-vis d'un tiers, notamment vis-à-vis des concessionnaires;

8° Comme les trois voies mentionnées à l'article 2 ont pour but d'établir une communication directe, non-seulement entre la monarchie austro-hongroise et la Roumanie, mais encore une communication pareille avec toute l'Europe, les deux Gouvernements, en fixant d'un commun accord le service des trains, auront soin que les trains de voyageurs et de marchandises qui desserviront sur ces lignes la communication de transit, reçoivent, autant que possible, une

1874 correspondance directe et commode avec les trains des chemins de fer autrichiens ou hongrois qui arrivent à Itzcani-Burdujeni ainsi qu'aux stations afférentes aux deux lignes Verciorova et Tömös et pareillement avec les trains qui partent de ces stations.

Quant au nombre de trains de voyageurs, il est expressément stipulé qu'il y aura un train au moins par jour allant dans chaque direction pour le transport de la poste et des passagers, qui devra avoir une vitesse moyenne de 4 lieues et demi à l'heure, au minimum, y compris les haltes, en correspondant, autant que possible, avec les départs et les arrivées des lignes de continuation.

Chacun des deux Gouvernements fixe et approuve les programmes des convois et les tarifs, et ces derniers devront être fixés, autant que faire se peut, selon les mêmes principes et favoriseront, autant que possible, les besoins du commerce international.

Article 9.

Pour l'exercice du droit territorial et de surveillance, les deux Gouvernements établiront des commissaires permanents, chargés de les représenter dans leurs rapports avec l'administration du chemin de fer, dans tous les cas qui ne relèvent pas directement du pouvoir judiciaire ou de celui de la police.

Ces commissaires chargés chacun de la surveillance de leur ligne respective pourront directement correspondre entre eux pour toutes les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer ou aux intérêts du commerce.

Article 10.

Les deux Parties contractantes se promettent réciproquement de n'accorder sciemment ni emploi ni travail dans les postes créés par suite de la présente convention, à des individus qui auraient été régulièrement condamnés pour crimes ordinaires ou délits, pour contrebande ou contravention grave aux règlements sur l'octroi.

En ce qui concerne le service et la discipline, les fonctionnaires et employés de l'un des États contractants, stationnant en vertu de cette convention sur le territoire de l'autre, dépendent et relèvent exclusivement du Gouvernement qui les a nommés.

Article 11.

Pour faciliter autant que possible la communication internationale, les douanes établies aux frontières des deux Gouvernements contractants seront juxtaposées à la station intermédiaire de.... (à fixer) et procéderont, chacune en ce qui la concerne, aux opérations douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit.

Elles seront d'un côté et d'autre munies de pouvoirs nécessaires correspondant aux besoins d'une procédure expéditive.

Article 12. 1874

En ce qui concerne le détail des formalités à concerter par rapport à la révision douanière et à l'expédition des bagages des passagers, ainsi que des marchandises importées et exportées, les deux Gouvernements se donnent mutuellement l'assurance que les lignes de chemin de fer en question ne seront pas moins favorablement traitées que toute autre de leurs voies ferrées aboutissantes à l'étranger, et qu'ils admettront en même temps, dans l'intérêt du commerce, toute facilité et toute simplification compatible avec les lois en vigueur dans leurs États respectifs.

Article 13.

Les deux Gouvernements accordent une complète exemption des droits de douane:

a) Aux effets (ayant déjà été mis en usage) des employés des dites voies ferrées; le Gouvernement Impérial et Royal accorde, en outre, la même exemption:

b) Aux effets (ayant de même déjà été employés) qui appartiennent aux employés attachés à la douane, à la poste ou à la police Princière des stations intermédiaires.

Article 14.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur et Roi consent à ce que le contrôle de police des étrangers à établir de la part du Gouvernement Princier soit simultanément exercé dans les gares internationales par des employés roumains.

L'exercice du contrôle aura lieu sur le pied d'une parfaite réciprocité, les Parties contractantes pouvant, chacune de son côté, faire appliquer aux personnes qui entrent comme celles qui sortent, les règlements et les lois de police en vigueur dans l'État respectif.

Article 15.

Les Hautes Parties contractantes feront parvenir à leurs agents de police des instructions précisant leurs attributions et leur compétence.

Article 16.

Les deux Gouvernements prendront des dispositions dont le but d'affranchir de la formalité du passeport les employés des deux États qui se légitimeront commetels, soit par leur uniforme, soit par les certificats de leurs supérieurs, lorsque par suite du service résultant de la présente convention, ils auraient à franchir la frontière.

Article 17.

Les administrations des postes et télégraphes des deux États auront à s'entendre ultérieurement quant au règlement à établir pour le service respectif des lignes des chemins de fer en question.

1874 Il est convenu toutefois dès à présent que les institutions postales et télégraphiques seront mises en harmonie avec les besoins d'une communication régulière.

Article 18.

Les administrations respectives seront obligées de fournir et d'entretenir les localités nécessaires pour les établissements des offices internationaux dans les stations intermédiaires fixés par l'article 7, et pour les logements des employés ainsi que pour le casernement des gardes de douane, de police et d'octroi.

Chacun des deux Gouvernements en particulier s'entendra directement avec l'administration des chemins de fer en ce qui concerne l'étendue des obligations mentionnées, l'ameublement, le chauffage, l'éclairage, les soins de propreté à donner aux différentes localités des offices établis dans les gares, ainsi que le besoin éventuel des logements d'employés.

Ils s'entendront finalement sur la question de savoir jusqu'à quel point il y aurait lieu de dédommager les sociétés des avances faites par elles pour répondre aux obligations ci-dessus spécifiées.

Article 19.

Les deux Gouvernements s'engagent tant que le permettra la sûreté de l'État, à faciliter, dans l'intérêt commun de la communication, et autant que possible, l'exercice de la police des passeports.

Article 20.

La présente convention entrera en vigueur après son approbation par les Corps législatifs respectifs, et l'échange des ratifications se fera à Bucarest.

En foi de quoi, les deux plénipotentiaires ont signé cette convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en triple expédition à Bucarest, le 19/31 mai 1874.

Signé: Henri Baron *Calice*. Signé: B. *Boeresco*.

Les soussignés s'étant réunis à l'effet de procéder à l'échange des ratifications de la convention concernant les jonctions des chemins de fer austro-hongrois et roumains, signée à Bucarest le 19/31 mai 1874, ont produit les instruments de cette convention lesquels ont été lus de part et d'autre et trouvés exacts et concordants.

Avant de procéder à l'échange des ratifications de cette convention, les soussignés déclarent et établissent, par suite de l'autorisation des Gouvernements respectifs, que ces derniers n'entendent nullement donner à l'article 13 de la dite convention un sens qui créerait une franchise douanière en faveur des employés roumains attachés à la douane, à la poste ou à la police des stations intermé-

diaires, sans accorder en même temps une pleine et entière réciprocité aux employés des offices austro-hongrois respectifs. 187

Par conséquent les exemptions prévues par les deux alinéas de l'article 13 de la convention précitée s'appliquent aux employés des deux Hautes Parties contractantes.

A la suite de cette déclaration l'échange des ratifications a été opéré et ce procès-verbal a été signé en triple expédition.

Fait à Bucarest, le 5/17 août 1874.

(L. S.) Henri Baron *Calice* m. p. (L. S.) Al. *Lahovari* m. p.

800.

5 juin 1874.

Ordonnance ministérielle concernant l'exécution du traité de commerce et de navigation conclu le 3 novembre 1873 entre l'Autriche-Hongrie et la Suède-Norvége.

(F. V. Bl. 1874, Nr. 20.)

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels über die Vollziehung des zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Schweden und Norwegen abgeschlossenen Handels- und Schifffahrtsvertrages vom 3. November 1873.

1. Der zwischen Seiner k. und k. Apostolischen Majestät einerseits und Seiner Majestät dem Könige von Schweden und Norwegen anderseits abgeschlossene Handels- und Schifffahrtsvertrag vom 3. November 1873 (R. G. Bl. Nr. 60 vom Jahre 1874) ist laut Artikel XI vom Tage des Austausches der Ratificationsurkunden an gerechnet, folglich am 15. April 1874 in Wirksamkeit getreten.

2. Es gehört daher in Folge der im Artikel II des Vertrages enthaltenen Zusicherung der Behandlung auf dem Fusse der meist begünstigten Nationen Schweden und Norwegen von diesem Zeitpunkte in die Reihe jener Staaten, auf deren Provenienzen laut der Verordnung vom 19. Juni 1868, Z. 19585 (V. Bl. Nr. 24 vom Jahre 1868) die mit dem Vertrage vom 9. März 1868 und mit anderen Verträgen zugestandenen, nicht ausdrücklich auf bestimmte Grenzstrecken beschränkten Zollermässigungen Anwendung zu finden haben.

3. Aus der Bestimmung des §. 207 der Zoll- und Staatsmonopolsordnung vom 11. Juni 1835 über den Zeitpunkt der Fälligkeit der Eingangs-Zollgebühr folgt, dass die vertragsmässige Zollermässigung nicht bloss auf die nach dem 15. April 1874 aus Schweden und Norwegen über die Grenze eingeführten Waaren, sondern auch

1874 auf solche Provenienzen aus Schweden und Norwegen anzuwenden ist, welche die Grenze schon früher überschritten haben, jedoch noch nicht in den freien Verkehr gesetzt worden sind, sondern erst nach dem 15. April 1874 der Eingangsverzollung unterzogen werden.

801.

15 juin 1874.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel à l'égard de la mise à exécution des sentences en Roumanie.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Das k. u. k. Generalconsulat in Bukarest hat an das k. u. k. Ministerium des Aeussern die Anzeige erstattet, dass die Durchführung einer Execution zur Sicherstellung auf Grund eines nicht rechtskräftigen Urtheils von den Gerichten der vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Wallachei stets abgelehnt wird, da dieselben daran festhalten, dass die mit der Verordnung des Justizministeriums vom 27. October 1871, R. G. Bl. Nr. 131, kundgemachte Vereinbarung zwischen der k. u. k. Regierung einerseits und der Regierung der vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Wallachei andererseits sich nur auf rechtskräftige Erkenntnisse und Entscheidungen beziehe.

Zugleich hat das genannte k. u. k. Generalconsulat bemerkt, dass behufs der Durchführung der Execution durch die Gerichte der vereinigten Fürstenthümer der Moldau und Wallachei sich die Bestätigung der Rechtskraft auf den bezüglichen Erkenntnissen und Entscheidungen selbst befinden muss.

Hiervon wolle das Oberlandesgericht die unterstehenden Gerichte und die Advocatenkammern seines Sprengels in Kenntniss setzen.

802.

17 juin 1874.

Ordonnances du ministère I. R. des finances sur la valeur et l'admission des monnaies d'or de l'Empire d'Allemagne aux caisses de l'État.

(F. V. B. 1874, Nr. 22.)

Bewerthung der deutschen Reichsgoldmünzen zu 20, 10 und 5 Mark.

Im Einvernehmen mit dem königlich ungarischen Finanzministerium wird als Cassencurs der deutschen Reichsgoldmünzen folgende Bewerthung in Silber österr. Währung festgestellt:

für das 20-Markstück zehn Gulden österr. Währ. in Silber, 1874
für das 10-Markstück fünf Gulden österr. Währ. in Silber,
für das 5-Markstück zwei Gulden 50 kr. österr. Währ. in Silber.

Gestattung der Annahme der deutschen Reichsgoldmünzen bei Zollzahlungen.

Zur Erleichterung des Verkehrs dürfen von nun an bei Zollzahlungen die deutschen Reichsgoldmünzen zu dem jeweilig festgesetzten Cassencurse angenommen werden. Es sind nur vollwichtige Goldstücke anzunehmen, und wird das annehmbare Minimalgewicht festgestellt, wie folgt:

für das 20-Markstück mit 0.0158502589 Münzpfund,
für das 10-Markstück mit 0.0079251295 Münzpfund,
für das 5-Markstück mit 0.0039506173 Münzpfund.

803.

21/9 juin 1874.

Protocole final de la commission internationale réunie à Varsovie réglant le partage des biens-fonds et capitaux de l'ancien diocèse de Cracovie et la liquidation d'autres réclamations réciproques basées sur la convention du 17/29 avril 1828. Signé à Varsovie en vertu d'une résolution de Sa Majesté I. et R. Apostolique du 29 avril 1874.

(R. G. B. 1874, Nr. 136.)

Schlussprotokoll vom 9./21. Juni 1874 der zu Warschau versammelten internationalen Commission, betreffend die Theilung der unbeweglichen Güter und Capitalien der bestandenen Krakauer Diöcese und die Liquidirung anderer, auf die Convention vom 17./29. April 1828 gegründeter Reclamationen. Unterzeichnet zu Warschau am 9./21. Juni 1874, auf Grund Allerhöchster Entschliessung Seiner k. und k. Apostolischen Majestät vom 29. April 1874.

Protocole final.

Présents:

Pour le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie:

Monsieur le Conseiller de Légation, Chambellan de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique Baron Brenner-Felsach, Consul-Général, Plénipotentiaire;

1874 Monsieur Szlachtowski, Premier Conseiller des Finances. Assistant;

Pour le Gouvernement Impérial de Russie:

Monsieur le Lieutenant-Général Gieczewicz, Président de la Société du Crédit Foncier, Plénipotentiaire.

Monsieur le Conseiller Privé, Sénateur de Markus, Assistant.

Monsieur le Conseiller d'État Actuel, Chambellan de Sa Majesté l'Empereur, Comte d'Osten-Sacken, Assistant;

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc., Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies,

animés du désir de régler par un arrangement équitable le partage des bien-fonds et capitaux de l'ancien diocèse de Cracovie et de procéder à la liquidation d'autres réclamations réciproques basées sur la convention du 17/29 avril 1828, ont nommé à cet effet une Commission internationale, composée de Plénipotentiaires et d'Assistants dont les noms se trouvent placés en tête du présent protocole final.

Les Plénipotentiaires des deux Hauts Gouvernements se sont réunis avec leurs Assistants à Varsovie et après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ont conclu et signé les articles ci-après.

Article I.

Le présent protocole final aura seul force obligatoire pour les deux Hautes Parties contractantes, les protocoles précédents ne devant être considérés que comme travail préparatoire.

Article II.

Le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie reconnait les droits du Gouvernement Impérial de Russie

1° à la somme de neuf cent trente mille huit cent quatre-vingt-dix-sept roubles (930.897 rs.) en capital et revenus à partir du 1 janvier 1848 au 30 juin 1874, pour la part qui revient sur la fortune diocésaine de l'ancien diocèse de Cracovie au diocèse de Kielce;

2° à la somme de deux cent trente-cinq mille dix-huit roubles (235.018 rs.) en capital et intérêts à dater du 1 janvier 1829 au 1874, provenant des dépôts judiciaires du tribunal de noblesse de Lublin, dont la restitution au Gouvernement Impérial de Russie a été stipulée par l'article XIV de la Convention de Vienne du 17 29 avril 1828.

Article III.

Le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie, agissant au nom du clergé de Cracovie, cède en toute propriété au

Gouvernement Impérial de Russie pour la somme équivalente de un 1874
million cent quarante neuf mille cinq cent vingt-neuf roubles (1,149.529 rs.) tous les biens-fonds du susdit clergé situés dans le Royaume de Pologne et spécifiés dans la liste annexée à ce protocole. (Annexe *A*.)

La présente stipulation servira au Gouvernement Impérial de Russie en ce qui regarde ces immeubles, de titre pour l'inscription de son droit de propriété dans les livres hypothécaires conformément aux lois du pays.

Article IV.

Les biens-fonds mentionnés dans l'article qui précède, devenant d'un commun accord des deux Hautes Parties contractantes propriété du Gouvernement Impérial de Russie, dans leur constitution et état actuels, aucune réclamation quant à la constitution et l'état de ces biens-fonds ne pourra à l'avenir être élevée par le Gouvernement Impérial de Russie ni contre le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie ni contre le clergé de Cracovie.

D'un autre coté le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie déclare ces biens-fonds libres de tout engagement antérieur, dettes et autres obligations personnelles, que le clergé de Cracovie aurait pu contracter envers des tiers et qui tomberaient dans ce cas à la charge du dit clergé, à l'exeption toutefois des droits et obligations dérivant des contrats de bail qui se rapportent à l'époque de l'immobilisation des revenus de ces biens-fonds et qui ont été légalement conclus entre le clergé de Cracovie — leur ancien propriétaire — et ses fermiers.

Tous ces contrats ainsi que les cautionnements présentés par les fermiers et spécifiés dans la liste ci-annexée (annexe *B*) seront remis par le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie au Gouvernement Impérial de Russie, dans le terme de six semaines après la ratification du présent protocole, et par contre le Gouvernement Impérial de Russie s'engage à maintenir les contrats dont il s'agit dans toute leur intégrité.

Article V.

Tous les documents, plans ou titres quelconques concernant les biens-fonds mentionnés dans l'article III qui pourraient se trouver dans les archives du Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie ou dans ceux du clergé de Cracovie, seront remis au Gouvernement Impérial de Russie.

Article VI.

Les revenus des biens-fonds mentionnés dans l'article III ayant été immobilisés à dater du 1 mars 1866 et ces biens-fonds placés

1874 dès cette époque sous l'administration du Gouvernement Impérial de Russie, aucune réclamation provenant du chef des contrats de bail, de quelque nature qu'elle soit, se rapportant à l'époque de l'immobilisation, ne pourra être élevée par les fermiers des biens-fonds en question ni contre le clergé de Cracovie, ni contre le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie et vice-versa.

En conséquence le Gouvernement Impérial de Russie s'engage à prendre les dispositions nécessaires afin qu'il ne puisse être donné suite à aucune réclamation de ce genre dans les tribunaux du Royaume de Pologne.

Article VII.

Le Gouvernement Impérial de Russie reconnaît comme revenant au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie:

1° La somme de un million cent quarante neuf mille cinq cent vingt-neuf roubles (1,149.529 rs.) équivalent à la totalité des biens-fonds cédés à la Russie et spécifiés dans la liste annexée à l'article III du présent protocole.

2° La somme de trois cent quatre-vingt-trois mille cinquante-quatre roubles (383.054 rs.) capital et intérêts, à dater du 1 janvier 1829 au 30 juin 1874 constituant la part du „Westgalizischen Stiftungsfond" réclamée par le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie, en vertu de l'article VII de la convention de Vienne du 17/29 avril 1828.

Article VIII.

Les stipulations consignées dans les articles II et VII du présent protocole reconnaissant d'un côté comme revenant à la Russie:

a) pour sa part à la fortune diocésaine de l'ancien diocèse de Cracovie la somme de neuf cent trente mille huit cent quatre-vingt-dix-sept roubles (930.897 rs.), et

b) pour les dépôts judiciaires de Lublin la somme de deux cent trente cinq mille dix-huit roubles (235.018 rs.);

d'un autre côté comme revenant à l'Autriche-Hongrie:

a) l'équivalent des biens-fonds cédés à la Russie par l'article III montant à la somme de un million cent quarante-neuf mille cinq cent vingt-neuf roubles (1.149.529 rs.), et

b) pour la part de Cracovie au Stiftungsfond, la somme de trois cent quatre-vingt-trois mille cinquante-quatre roubles (383.054 rs.),

l'excédant en faveur du Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie est représenté par la somme de trois cent soixante-six mille six cent soixante-huit roubles (366.668 rs.).

Le Gouvernement Impérial de Russie s'engage à remettre cet excédant au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie en

billets de crédit de l'État, dans l'espace de six semaines après la ratification du présent protocole final. 1874

Article IX.

Le Gouvernement Impérial de Russie s'engage en outre de remettre au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie, dans le délai fixé dans l'article précédant:

1° La somme de quatre cent vingt sept mille quatre cent soixante-quatre roubles 85 cop. (427.454 rs. 85 c.) en billets de crédit de l'État, représentant l'équivalent des revenus pendant l'époque de l'immobilisation des biens-fonds cédés à la Russie par l'article III du présent protocole, y compris les intérêts du capital d'indemnisation adjugé aux propriétaires de ces biens-fonds, conformément aux dispositions des Oukazes Impériaux du 19 février/2 mars 1864, et

2° la somme de trois cent vingt-quatre mille neuf cent cinquante-cinq roubles 61 cop. (324.955 rs. 61 cop.) en lettres de liquidation avec leurs coupons à commencer de celui qui échoit au 19 novembre/1 décembre 1874 et en billets de crédit de l'État, représantant le capital de la susdite indemnisation.

Ce dernier capital étant intégralement déposé à la Banque de Pologne, devra être remis au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie tel qu'il se trouvera consigné sur les registres de la Banque au jour de la remise. Quant aux revenus des biens-fonds y compris les intérêts du capital d'indemnisation, dont le montant est fixé d'un commun accord des deux Hautes Parties contractantes à la susdite somme totale de quatre cent vingt-sept mille quatre cent soixante quatre roubles 85 cop. (427.464 rs. 85 cop.) il est entendu que leur payement sera effectué en totalité, indépendamment du taux des arriérés de bail qui pourraient être constatés au jour du payement.

En vue de cette stipulation, le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie agissant au nom du clergé de Cracovie, cède au Gouvernement Impérial de Russie tous les droits de ce dernier à la perception des arriérés en question et s'engage à n'élever à l'avenir aucune réclamation du chef de la gestion des susdits biens-fonds durant l'époque de l'immobilisation.

Article X.

La part de la Russie à la fortune diocésaine de l'ancien diocèse de Cracovie ayant été déterminée et liquidée par les articles II et VIII du présent protocole final, le Gouvernement Impérial de Russie se désiste de tous ses droits à une partie de cette fortune située sur le territoire de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique et renonce à sa part des capitaux diocésains du susdit diocèse, hypothéqués dans le Royaume, déposés à la Banque de Pologne et dans les caisses

1874 du Gouvernement Impérial, ainsi que des lettres de liquidation adjugées aux biens-fonds cédés à la Russie par l'article III du présent protocole.

Sont toutefois exceptés de ce nombre les biens-fonds et capitaux du séminaire de Kielce qui sont entrés dans la part de la fortune diocésaine revenant au Gouvernement Impérial de Russie.

Article XI.

Immédiatement après la ratification du présent protocole, l'immobilisation des revenus des biens-fonds et capitaux du clergé de l'ancien diocèse de Cracovie sera levée et en conséquence seront rappelées toutes les disposition administratives et judiciaires que cette mesure a pu motiver.

Article XII.

Tous les capitaux avec leur intérêts tant diocésains que non diocésains dont le clergé de Cracovie avait la jouissance à l'époque de l'immobilisation placés sur hypothèque, déposés à la Banque de Pologne et dans les caisses du Trésor Impérial de Russie et dont il n'a pas été fait mention spéciale dans les articles précédents deviennent propriété intégrale du Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie.

Le Gouvernement Impérial de Russie prêtera son concours au recouvrement des arriérés des capitaux hypothéqués qui auraient pu se former pendant l'immobilisation.

Article XIII.

Les capitaux spécifiés dans la liste annexée au présent protocole (annexe *C*) seront remis avec leurs intérêts pour toute la durée de l'immobilisation, au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie, dans l'espace de six semaines après la ratification du présent protocole final.

La Banque de Pologne sera en même temps autorisée à remettre dans le terme de six mois après la ratification de ce protocole, au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie tous les capitaux avec leurs intérêts déposés à la Banque et désignés ci-dessus dans l'article XII.

Il est entendu que déduction en sera faite des arriérés des impôts qui se prélevaient sur les capitaux du clergé jusqu'à l'année 1867.

Article XIV.

Les revenus des biens-fonds et les intérêts des capitaux accumulés à la Banque de Pologne durant l'immobilisation ayant porté 3 % d'intérêts annuels, la somme de ces intérêts servira d'abord à couvrir les frais de dépôt et de commission qui reviendront à la Banque conformément à ses statuts, lors de la remise au Gouverne-

ment Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie des différentes valeurs 1874
déposées à cette Banque et mentionnées dans les articles X et XII du présent protocole; le reste de la somme dont il s'agit sera partagé entre les deux Gouvernements intéressés comme suit: savoir les trois quarts reviendront au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie et un quart au Gouvernement Impérial de Russie.

Article XV.

Quant aux compétences que le Trésor de l'Empire de Russie avait servies au clergé de Cracovie jusqu'à l'immobilisation et qui montaient à la somme annuelle de trois mille huit cent quarante roubles 9 cop. (3840 rs. 9 cop.) le Gouvernement Impérial de Russie remettra une fois pour toutes au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie, en papiers de l'État amortissables au tirage, un capital portant un intérêt annuel de deux mille sept cent quarante roubles (2740 rs.), nommément les compétences servies au chapitre et au séminaire de Cracovie capitalisées.

Pour ce qui concerne le payement à l'avenir des compétences servies aux autres institutions religieuses de Cracovie, montant à la somme annuelle de mille quatre-vingt-dix-huit roubles 51 cop. (1098 rs. 51 cop.), le Gouvernement Impérial de Russie se trouve libéré de cette obligation par le fait de sa restitution au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie de la part du Stiftungsfond revenant au clergé de Cracovie.

Il est entendu toutefois que les arriérés de toutes les compétences sans exceptions, jusqu'à la date du 20 juin/1 juillet 1874, seront intégralement remis au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie.

Article XVI.

Conformément à une disposition spéciale du Gouvernement Impérial de Russie, antérieure à l'immobilisation des revenus du clergé de Cracovie, ce dernier était en droit de toucher une rente annuelle de trois cent dix-sept roubles (317 rs.) 48 cop. contre déposition dans les caisses du Trésor Impérial des „dowody likwidacyjne" appartenant à ce clergé et représentant en capital la somme de sept mille neuf cent trente-quatre roubles 10 cop. (7934 rs. 10 cop.).

Cette rente n'ayant pas été servie au clergé durant l'immobilisation, le Gouvernement Impérial de Russie prendra les dispositions nécessaires à ce que les arriérés de ces rentes soient intégralement payés au susdit clergé et que cette rente lui soit régulièrement servie à l'avenir.

Article XVII.

Les arrangements stipulés dans le présent protocole ayant établi et définitivement liquidé les comptes provenant des réclama-

1874 tions réciproques des deux Hautes Parties contractantes au sujet des biens-fonds et capitaux de l'ancien diocèse de Cracovie, du Westgalizischen Stiftungsfond et des dépôts judiciaires du tribunal de noblesse de Lublin, aucune prétention ayant rapport quelconque à l'objet des réclamations précitées ne pourra plus être élevée contre l'une des deux Hautes Parties contractantes et sera considérée le cas échéant comme nulle et non avenue.

Article XVIII.

Pour effectuer la remise au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie des sommes et valeurs qui lui reviennent en vertu des stipulations du présent arrangement international, le Gouvernement Impérial de Russie désignera soit une institution quelconque, Banque ou autre, soit un employé du Gouvernement Impérial muni de ses pleins-pouvoirs.

Par contre et pour recevoir en son nom les dites sommes et valeurs, le Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie désignéra de son côté un de Ses employés muni des pleins-pouvoirs suffisants.

La susdite remise des sommes et valeurs au Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie devra être effectuée à Varsovie.

Article XIX.

Les deux Hautes Parties contractantes considèrent la garantie stipulée par l'article X du traité conclu entre Sa Majesté l'Empereur d'Autriche et Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, en date du 21 avril/3 mai 1815, comme ne s'étendant pas aux biens immeubles ecclésiastiques de quelque nature qu'ils soient; ils sont convenus en conséquence à ne plus tolérer à l'avenir dans leurs provinces et districts respectifs qui composaient l'ancien Royaume de Pologne aucune propriété de cette nature.

Article XX.

Si après la ratification du présent protocole il se trouvait sur le territoire de l'une des deux Hautes Parties contractantes un bien immeuble quelconque appartenant à un clergé de l'autre et qui ne fût pas compris dans les arrangements stipulés par ce protocole, ce bien immeuble devra être vendu dans le terme de trois années à dater de la dite ratification.

Il en sera agi de même avec les biens immeubles qui pourront à l'avenir revenir au clergé étranger à quelque titre que ce soit, et le délai de trois ans, fixé pour leur vente obligatoire, datera de l'époque de leur acquisition par le clergé ou du jour où le fait de l'acquisition sera constaté.

Article XXI. 1874

Le présent protocole final sera ratifié et les ratifications seront échangées dans six semaines ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi les Plénipotentiaires des deux Hauts Gouvernements et les Assistants des dits Plénipotentiaires ont muni ce protocole de leurs signatures et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Varsovie le neuf/vingt et un jour du mois de juin de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatorze.

(L. S.) *Brenner* m. p. (L. S.) *Markus* m. p.
(L. S.) *Szlachtowski* m. p. (L. S.) *Osten-Sacken* m. p.
(L. S.) *Gieczewicz* m. p.

En vertu d'une résolution souveraine de Sa Majesté Impérale et Royale Apostolique en date du 29 avril 1874 Nous Jules Comte Andrássy de Czik-Szent-Király et Krászna-Horka, Ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères de Sa dite Majesté, Président du Conseil de Ses Ministres de l'Empire, confirmons et ratifions l'arrangement contenu dans ce protocole final signé à Varsovie le neuf/vingt et un jour du mois de juin par les Commissaires du Gouvernement Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie et du Gouvernement Impérial de Russie, en promettant son exacte et fidèle exécution par le Gouvernement Impérial et Royal.

En foi de quoi Nous avons signé la présente déclaration et y avons fait apposer les sceau du ministère des affaires étrangères.

Fait à Vienne le vingt-huit jour du mois de juin de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatorze.

(L. S.) *Andrássy* m. p.

804.

8 juillet 1874.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce à l'égard d'une interprétation des taxes fixées par la convention télégraphique internationale de Rome pour les dépêches passant par le territoire allemand-austro-hongrois.

(T. V. B. 1874, Nr. 12.)

Erläuterung in Betreff der im internationalen Telegraphen-Vertrage ddo. Rom den 14. Jänner 1872 festgesetzten Taxen für die über die deutsch-österreichischen Grenzen transitirenden Telegramme. Zahl 5851.

In Folge einer zwischen der k. k. und k. ungarischen Telegraphen-Verwaltung einerseits und der kaiserlich deutschen Tele-

1874 graphen-Verwaltung andererseits stattgefundenen Vereinbarung haben hinsichtlich der Anwendung der durch den internationalen Telegraphen-Vertrag ddo. Rom den 14. Jänner 1872 festgesetzten Taxen für die über die deutsch-österreichische Gränze transitirenden Telegramme folgende Bestimmungen Platz zu greifen:

1. Die deutsche Transittaxe von 1 Frc. 50 Cts. hat sowohl für die zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits und den Niederlanden, Frankreich und Grossbritannien andererseits gewechselten Depeschen als auch für jene Correspondenzen zu gelten, welche zwischen den drei ebengenannten und den über Oesterreich-Ungarn hinaus gelegenen europäischen Ländern sowie deren aussereuropäischen Dependenzen und zwar der asiatischen Türkei, dem asiatischen Russland, Egypten, Tripolis, Algier und Tunis über die deutsch-österreichischen Grenzen befördert werden.

2. Der deutsche und der österreichisch-ungarische Transitsatz von 2 Frcs. ist nicht nur für die europäischen Depeschen im eigentlichen Sinne, sondern auch für solche Correspondenzen in Anrechnung zu bringen, welche mit der asiatischen Türkei, mit dem asiatischen Russland, mit Egypten, Tripolis, Tunis und Algier gewechselt werden und obige Grenzen überschreiten.

805.

30 juillet 1874.

Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'article 65 de la loi russe sur le timbre du 17/29 avril 1874, à l'égard de la délivrance de documents de baptême, de mariage, de décès et autres similaires.

(F. V. B. 1874, Nr. 26.)

Bestimmung des Artikels 65 des russischen Stempelgesetzes vom 17/29. April 1874 in Betreff der Ausstellung der von den russischen Behörden für österreichische Unterthanen zu erfolgenden Tauf-, Trauungs- und Todtenscheine und sonstigen ähnlichen Zeugnisse.

Mit Bezug auf die Tarifpost 117 lit. *u)* des Gebührengesetzes wird bekannt gegeben, dass nach dem Artikel 65 des russischen Stempelgesetzes vom 17./29. April 1874 die über im diplomatischen Wege einlangenden Ansuchen österreichischer Behörden oder über directe Zuschriften der diesseitigen Grenzbehörden für österreichische Unterthanen zu erfolgenden Tauf-, Trauungs- und Todtenscheine und sonstigen ähnlichen Zeugnisse von den russischen Behörden ohne Einhebung der Stempelgebühr auszustellen sind.

---

806. 1874

1 août 1874.

Relevé des Conclusions adoptées par la Conférence Sanitaire Internationale de Vienne du 1 juillet au 1 août 1874.

(Procès-verbaux de la Conf. San. Int. de Vienne, 1874, p. 379.)

Première partie.

Questions scientifiques.

I.

Origine et genèse du choléra; endémicité et épidémicité de cette maladie dans l'Inde.

Le choléra asiatique, susceptible de s'étendre (épidémique), se développe spontanément dans l'Inde, et c'est toujours du dehors qu'il arrive, quand il éclate dans d'autres pays.

Adoptée à l'unanimité.

Il ne revêt pas le caractère endémique dans d'autres pays que l'Inde.

Adoptée à l'unanimité.

II.

Questions de transmissibilité.

1° Transmissibilité par l'homme.

La Conférence accepte la transmissibilité du choléra par l'homme venant d'un milieu infecté; elle ne considère l'homme comme pouvant être la cause spécifique, qu'en dehors de l'influence de la localité infectée; en outre, elle le regarde comme le propagateur du choléra, lorsqu'il vient d'un endroit où le germe de la maladie existe déjà.

Adoptée à l'unanimité.

2° Transmissibilité par les effets à usage.

Le choléra peut être transmis par les effets à usage provenant d'un lieu infecté, et spécialement par ceux qui ont servi aux cholériques; et même il résulte de certains faits, que la maladie peut être importée au loin par ces mêmes effets renfermés à l'abri du contact de l'air libre.

Adoptée à l'unanimité.

3° Transmissibilité par les aliments et les boissons.

a) Aliments:

La Conférence ne possédant pas de preuves concluantes pour la transmission du choléra par les aliments, ne se croit pas autorisée à prendre une décision à cet égard.

1874 Résultat du vote: 11 oui, 7 non.

Allemagne non.	Norvége non.
Autriche non.	Pays-Bas oui.
Hongrie non.	Perse oui.
Belgique oui.	Portugal oui.
Danemark oui.	Roumanie non.
Grande-Bretagne oui.	Russie oui.
Grèce oui.	Servie oui.
Italie non.	Suède oui.
Luxembourg oui.	Suisse non.

b) Boissons:

Le choléra peut être propagé par les boissons, particulièrement par l'eau.

Adoptée à l'unanimité.

4° Transmissibilité par les animaux.

On ne connaît aucun fait probant de la transmissibilité du choléra par les animaux à l'homme, mais il est très-rationnel d'en admettre la possibilité.

Résultat du vote: 10 oui, 2 non, 6 abstentions.

Allemagne oui.	Norvége oui.
Autriche oui.	Pays-Bas s'abstient.
Hongrie oui.	Perse non.
Belgique s'abstient.	Portugal oui.
Danemark oui.	Roumanie oui.
Grande-Bretagne s'abstient.	Russie s'abstient.
Grèce s'abstient.	Servie non.
Italie oui.	Suède oui.
Luxembourg s'abstient.	Suisse oui.

5° De la transmissibilité par les marchandises.

Tout en constatant, à l'unanimité, l'absence de preuves à l'appui de la transmission du choléra par les marchandises, la Conférence a admis la possibilité du fait dans certaines conditions.

Résultat du vote: 13 oui, 5 abstentions.

Allemagne oui.	Norvége oui.
Autriche oui.	Pays-Bas oui.
Hongrie oui.	Perse s'abstient.
Belgique s'abstient.	Portugal oui.
Danemark oui.	Roumanie oui.
Grande-Bretagne s'abstient.	Russie s'abstient.
Grèce oui.	Servie s'abstient.
Italie oui.	Suède oui.
Luxembourg oui.	Suisse oui.

6° Transmissibilité par les cadavres cholériques. 1874

Bien qu'il ne soit pas prouvé par des faits concluants que les cadavres de cholériques puissent transmettre le choléra, il est prudent de les considérer comme dangereux.

Adoptée à l'unanimité.

7° Transmissibilité par l'atmosphère seule.

Aucun fait n'est venu prouver jusqu'ici que le choléra puisse se propager au loin par l'atmosphère seule, dans quelque condition qu'elle soit; en outre, c'est une loi, sans exception, que jamais une épidémie de choléra ne s'est propagée d'un point à un autre dans un temps plus court que celui nécessaire à l'homme pour s'y transporter.

L'air ambiant est le véhicule principal de l'agent générateur du choléra; mais la transmission de la maladie par l'atmosphère reste dans l'immense majorité des cas, limitée à une distance très-rapprochée du foyer d'émission. Quant aux faits cités de transport par l'atmosphère à un ou plusieurs milles de distance, ils ne sont pas suffisamment concluants.

Adoptée à l'unanimité.

8° Action de l'air sur la transmissibilité.

Il résulte de l'étude des faits qu'à l'air libre le principe générateur du choléra perd rapidement son activité morbifique, telle est la règle; mais, dans certaines conditions particulières de confinement, cette activité peut se conserver pendant un temps indéterminé.

Le choléra peut être transmis par les effets à usage provenant d'un lieu infecté et spécialement par ceux qui ont servi aux cholériques; et même il résulte de certains faits que la maladie peut être importée au loin par ces mêmes effets renfermés à l'abri du contact de l'air libre.

Les grands déserts sont une barrière très-efficace contre la propagation du choléra, et il est sans exemple que cette maladie ait été importée en Egypte ou en Syrie, à travers le désert, par les caravanes parties de La Mecque.

Adoptée à l'unanimité.

III.

Durée de l'incubation.

Dans presque tous les cas, la période d'incubation, c'est-à-dire le temps écoulé entre le moment où un individu a pu contracter l'intoxication cholérique et le début de la diarrhée prémonitoire ou du choléra confirmé, ne dépasse pas quelques jours. Tous les faits cités

1874 d'une incubation plus longue se rapportent à des cas qui ne sont pas concluants, ou bien parce que la diarrhée prémonitoire a été comprise dans la période d'incubation, ou bien parce que la contamination a pu avoir lieu après le départ du lieu infecté.

L'observation montre que la durée de la diarrhée cholérique, dite prémonitoire, — qu'il ne faut pas confondre avec toutes les diarrhées qui existent en temps de choléra, — ne dépasse pas quelques jours.

Les faits cités comme exceptionnels ne prouvent pas que les cas de diarrhée qui se prolongent au-delà, appartiennent au choléra et soient susceptibles de transmettre la maladie, quand l'individu atteint a été soustrait à toute cause de contamination.

Résultat du vote: 13 oui, 1 non, 4 abstentions.

Allemagne s'abstient.	Norvège oui.
Autriche oui.	Pays-Bas oui.
Hongrie oui.	Perse oui.
Belgique oui.	Portugal oui.
Danemark oui.	Roumanie s'abstient.
Grande-Bretagne oui.	Russie oui.
Grèce oui.	Servie oui.
Italie oui.	Suède s'abstient.
Luxembourg s'abstient.	Suisse non.

IV.

Questions de la désinfection.

1° Connaît-on des moyens ou des procédés de désinfection grâce auxquels le principe générateur ou contagieux du choléra peut sûrement être détruit ou perdre de son intensité?

Résultat du vote: 12 non, 7 abstentions.

Allemagne non.	Norvége s'abstient.
Autriche non.	Pays-Bas non.
Hongrie non.	Perse non.
Belgique non.	Portugal s'abstient.
Danemark s'abstient.	Roumanie s'abstient.
France s'abstient.	Russie non.
Grande-Bretagne non.	Servie s'abstient.
Grèce non.	Suède non.
Italie s'abstient.	Suisse non.
Luxembourg non.	

2° Connaît-on des moyens ou des procédés de désinfection, grâce auxquels le principe générateur ou contagieux du choléra peut avec quelque chance de succès être détruit ou perdre de son intensité?

Résultat: 13 oui, 5 non.

Allemagne non.	Norvége oui.	1874
Autriche non.	Pays-Bas oui.	
Hongrie non.	Perse oui.	
Belgique oui.	Portugal oui.	
Danemark non.	Roumanie oui.	
Grande-Bretagne oui.	Russie non.	
Grèce oui.	Servie oui.	
Italie oui.	Suède oui.	
Luxembourg oui.	Suisse oui.	

3° La science ne connaît pas encore de moyens désinfectants certains et spécifiques; en conséquence, la Conférence reconnaît une grande valeur aux mesures hygiéniques telles que: aëration, lotions profondes, nettoyage etc., combinées avec l'emploi des substances regardées actuellement comme désinfectantes.

Adopté à l'unanimité.

Deuxième partie.

Questions des Quarantaines.

I.

Quarantaines de terre.

Considérant que les quarantaines de terre sont inexécutables et inutiles, vu les nombreux moyens de communication qui augmentent de jour en jour; considérant en outre qu'elles portent des atteintes graves aux intérêts commerciaux, la Conférence rejette les quarantaines de terre.

Résultat du vote: 13 oui, 4 non, 2 abstentions.

Allemagne oui.	Norvége oui.
Autriche oui.	Pays-Bas oui.
Hongrie oui.	Perse oui.
Belgique oui.	Portugal non.
Danemark oui.	Roumanie oui.
France non.	Russie oui.
Grande-Bretagne oui.	Servie non.
Grèce non.	Suède oui.
Italie oui.	Suisse s'abstient.
Luxembourg s'abstient.	

II.

Quarantaines maritimes.

I. Mesures à prendre en dehors de l'Europe.

En vue de prévenir de nouvelles invasions du choléra en Europe, la Conférence approuve les mesures recommandées par la

1874 Conférence de Constantinople, notamment les quarantaines dans la mer Rouge et dans la mer Caspienne.

Ces quarantaines devront être instituées et organisées d'une manière complète et satisfaisante, selon les maximes d'hygiène les plus rigoureuses.

II. Mesures à prendre dans les ports de l'Europe.

Lorsque le choléra a fait invasion en Europe, la Conférence recommande le système d'inspection médicale, mais pour les États qui préfèrent maintenir les quarantaines, elle établit les bases d'un règlement quarantenaire.

A. Système de l'inspection médicale.

§ 1.

Il y aura, dans chaque port ouvert au commerce, une autorité sanitaire composée de médecins et d'administrateurs, aidés par un personnel de service. Le nombre des membres de ces différentes catégories variera dans chaque port selon l'importance du mouvement maritime, mais il devra être suffisant pour pouvoir accomplir dans toutes les circonstances et avec rapidité les mesures exigées pour les navires, les équipages et les passagers.

Le chef de ce service sera toujours tenu au courant par des communications officielles de l'état sanitaire de tous les ports infectés du choléra.

§ 2.

Les navires provenant d'un port net, n'ayant (d'après la déclaration sous serment du capitaine) touché dans leur voyage aucun port intermédiaire suspect, ni communiqué directement avec aucun navire suspect, et sur lesquels durant le voyage on n'aura constaté aucun cas suspect ou confirmé de choléra, auront la libre pratique.

§ 3.

Les navires provenant d'un port suspect ou infecté et ceux provenant de ports non suspects, mais qui ont eu dans le voyage des relations intermédiaires compromettantes ou sur lesquels il y a eu durant la traversée des cas suspects de maladie ou de mort de choléra, seront soumis dès leur arrivée à une visite médicale rigoureuse pour constater l'état sanitaire du bord.

§ 4.

S'il résulte de la visite médicale qu'il n'existe parmi les hommes de l'équipage et les passagers aucun cas suspect de maladie ou de mort de choléra, le navire, avec tout ce qu'il renferme, sera admis à la libre pratique. Mais si des cas de choléra ou de nature suspecte

se sont manifestés à bord durant la traversée, le navire, les vêtements et les effets à usage des gens de l'équipage et des passagers seront soumis d'abord à une désinfection rigoureuse, bien que l'équipage et les passagers aient été trouvés indemnes du choléra dans le port. 1874

§ 5.

S'il y a à l'arrivée des cas suspects de maladie ou de mort de choléra, les malades seront immédiatement transportés dans un lazaret ou dans un local isolé pouvant en tenir lieu et prêt à les recevoir; les cadavres seront jetés à la mer avec les précautions d'usage ou ensevelis après avoir été convenablement désinfectés; les passagers et l'équipage seront soumis à une désinfection rigoureuse et le navire lui-même sera désinfecté, après qu'on en aura éloigné les passagers et la partie du personnel de l'équipage qui n'est pas nécessaire à la désinfection et à la surveillance.

Les vêtements et les effets à usage des malades et même des passagers sains seront assujettis, dans un local spécial et sous le contrôle rigoureux le l'autorité sanitaire, à une radicale désinfection.

Après cette désinfection, les effets seront rendus aux passagers et aux personnes de l'équipage qui seront admis à libre pratique.

§ 6.

Les marchandises débarquées seront admises à libre pratique, à l'exception des chiffons et autres objets susceptibles, que l'on devra soumettre à une radicale désinfection.

B. Système des quarantaines.

Provenances de ports infectés.

1° Les provenances de ports infectés sont soumises à une observation variant de 1 à 7 jours pleins selon les cas. Dans les ports des États orientaux de l'Europe, et ailleurs dans certains cas exceptionnels seulement, la durée de l'observation peut être portée à 10 jours.

Navires suspects.

2° Si l'autorité sanitaire a la preuve suffisante qu'aucun cas de choléra ou de nature suspecte n'a eu lieu à bord durant la traversée, la durée de l'observation est de 3 à 7 jours à dater de l'inspection médicale.

Si, dans ces conditions, la traversée a duré au moins 7 jours, l'observation est réduite à 24 heures pour les constatations et les désinfections qui pourraient être jugées nécessaires.

Dans les cas de cette catégorie, la quarantaine d'observation peut être purgée à bord, tant qu'aucun cas de choléra ou d'accidents suspects ne s'est manifesté et si les conditions hygiéniques du navire le permettent.

1874 Dans ces cas le déchargement du navire n'est point obligatoire.

Navires infectés.

3° En cas de choléra ou d'accidents suspects, soit durant la traversée, soit après l'arrivée, la durée de l'observation pour les personnes non malades est de 7 jours pleins, à dater de leur isolement dans un lazaret ou dans un endroit pouvant en tenir lieu.

Les malades sont débarqués et reçoivent les soins convenables dans un local isolé et séparé des personnes en observation.

Le navire et tous les objets susceptibles sont soumis à une désinfection rigoureuse, après laquelle les personnes restées à bord du navire sont assujetties à une observation de 7 jours.

Provenances de ports suspects.

4° Les provenances des ports suspects, c'est-à-dire voisins d'un port où règne le choléra et ayant des relations libres avec ce port, peuvent être soumises à une observation, qui n'excédera pas 5 jours, si aucun accident suspect ne s'est produit à bord.

Dispositions diverses.

5° Les navires chargés d'émigrants, de pélerins et, en général, tous les navires jugés particulièrement dangereux pour la santé publique, peuvent, dans les conditions mentionnées précédemment, être l'objet de précautions spéciales que déterminera l'autorité sanitaire du port d'arrivée.

6° Lorsque les ressources locales ne permettent pas d'exécuter les mesures ci-dessus prescrites, le navire infecté est dirigé sur le plus prochain lazaret, après avoir reçu tous les secours que réclame sa position.

7° Un navire provenant d'un port infecté, qui a fait escale dans un port intermédiaire et y a reçu libre pratique sans avoir fait de quarantaine, est considéré et traité comme provenant d'un port infecté.

8° Dans les cas de simple suspicion, les mesures de désinfection ne sont pas de rigueur, mais elles peuvent être pratiquées toutes les fois que l'autorité sanitaire le juge convenable.

9° Un port où le choléra règne épidémiquement ne doit plus appliquer de quarantaine proprement dite, mais doit pratiquer seulement des mesures de désinfection.

C. Dispositions communes aux deux systèmes. 1874

(Inspection médicale — quarantaines.)

§ 1.

Le capitaine, le médecin, et les officiers de bord sont tenus de déclarer à l'autorité sanitaire, tout ce qu'ils peuvent savoir d'apparition suspecte de maladie parmi l'équipage et les passagers.

En cas de fausse déclaration ou de réticence calculée ils sont passibles des peines édictées par les lois sanitaires. Il serait à désirer qu'une entente internationale s'établit à ce sujet.

§ 2.

La désinfection, soit des effets à usage, soit des navires, sera opérée par les procédés que les autorités compétentes de chaque pays jugeront les mieux appropriés aux circonstances.

La Conférence adopte:

21 oui.
1 abstention (Espagne).

La Conférence exprime le vœu qu'une loi pénale applicable aux contraventions sanitaires, soit edictée dans l'Empire Ottoman.

Résultat du vote:

15 oui,
4 non,
3 abstentions.

Allemagne non.
Autriche non.
Hongrie non.
Belgique oui.
Danemark abstention.
Espagne oui.
France oui.
Grande-Bretagne oui.
Grèce oui.
Italie non.
Luxembourg oui.
Norvége abstention.
Pays-Bas oui.
Perse oui.
Portugal oui.
Roumanie oui.
Russie oui.
Servie oui.
Suède abstention.
Suisse oui.
Turquie oui.
Egypte oui.

III.

Quarantaines fluviales.

Toutes les raisons produites, pour démontrer que les quarantaines par terre sont impraticables et inutiles pour empêcher la propagation du choléra, sont également valables pour les quarantaines dans le cours des fleuves.

1874 Toutefois les mesures recommandées dans le système de l'inspection médicale adopté par la Conférence peuvent y être appliquées aux navires ayant le choléra à bord.

Quant aux ports de l'embouchure, ils rentrent dans la catégorie des ports maritimes, et par conséquent les mêmes mesures y sont applicables.

Résultat du vote:

19 oui,

3 abstentions (Servie, Turquie, Egypte).

Troisième partie.

Projet de création d'une Commission internationale permanente des épidémies.

I.

But. Utilité.

Il sera institué à Vienne une Commission sanitaire internationale permanente ayant pour objet l'étude des maladies épidémiques.

II.

Attributions.

Les attributions de cette Commission seront purement scientifiques; elle pourra être consultée dans les questions scientifiques.

La Commission aura pour tâche principale l'étude du choléra, au point de vue de l'étiologie et de la prophylaxie.

Néanmoins elle pourra comprendre dans ses études les autres maladies épidémiques.

A cet effet, elle tracera un programme comprenant les recherches devant être entreprises d'une manière uniforme par tous les États contractants, sur l'étiologie et la prophylaxie du choléra et des autres maladies épidémiques*).

Elle fera connaître le résultat de ses travaux.

Enfin elle pourra proposer la convocation de Conférences sanitaires internationales, et elle sera chargée d'élaborer le programme de ces Conférences.

III.

Composition. Fonctionnement.

La Commission sera composée de médecins délégués par les Gouvernements participants. Il y aura au siége de la Commission un bureau à résidence fixe, chargé de centraliser les travaux et de

*) Voir quelques exemples à l'annexe pag. 732.

donner suite aux délibérations de la Commission générale. La nomi- 187
nation, et la composition de ce bureau sont laissées aux soins de la Commission générale. Les gouvernements des États participants donneront à leurs autorités sanitaires et à leurs conseils d'hygiène publique les instructions nécessaires pour fournir à la Commission internationale tous les renseignements relatifs aux questions qui rentrent dans le cercle de ses études.

Dans les pays où des conseils sanitaires internationaux sont établis, ceux-ci fourniront tous les renseignements qu'ils possèdent et prescriront les recherches nécessaires.

IV.

Voies et moyens.

Les frais nécessités pour le fonctionnement de la Commission internationale seront répartis entre les divers États intéressés, et seront réglés par voie diplomatique.

V.

Postes et missions.

Dans les pays où il n'y a pas de service sanitaire organisé, les études seront faites, avec l'assentiment du gouvernement local, par des missions temporaires ou par des médecins en résidence fixe.

Ces missions et ces postes sanitaires fixes, institués par voie internationale, seront créés d'après les indications de la Commission internationale, recevront d'elle leurs instructions, et lui rendront compte de leurs travaux.

Article additionnel.

Il serait à désirer qu'un Conseil de santé international, analogue à ceux qui fonctionnent avec tant d'avantage à Constantinople et à Alexandrie, fût institué en Perse.

Un tel conseil contribuerait beaucoup par l'autorité de ses avis, donnés en connaissance de cause, à améliorer les conditions sanitaires de ce pays, et serait en même temps un puissant moyen de protection contre l'invasion des épidémies en Europe.

Annexe à l'article II du projet de création d'une Commission internationale des épidémies.

Comme premières recherches, la Commission pourrait s'occuper des questions suivantes:

1° L'étude régulière et suivie de la quantité de pluie et de la quantité d'eau d'évaporations pendant l'année dans les stations suivantes:

1874

Bender-Bouschir,	Alexandrie,
Ispahan,	Astrakan,
Téhéran,	Bakou,
Tauris,	Tiflis.
Suez,	

2° L'étude scientifique des conditions telluriques de ces diffé rentes villes.

3° L'examen plus exact, et entrepris avec plus d'esprit d'analyse, qu'il ne l'a été jusqu'ici, de l'apparition et de la propagation du choléra sur les vaisseaux.

Les recherches porteront provisoirement sur quelques lignes très fréquentées:

Calcutta-Maurice,	Hambourg-New-York,
Alexandrie-Malte,	Singapoor-Aden-Djeddah,
Alexandrie-Marseille,	Calcutta-Aden-Djeddah,
Southampton - Amérique du Nord,	Bombay-Aden-Djeddah,
	Naples-Venise.

4° Faire constater les premiers cas de chaque épidémie de choléra qui éclate dans les différentes localités et spécialement dans les ports maritimes de l'Europe, et réunir tous les éléments d'une statistique complète relative à la marche du choléra en Europe.

5° Déterminer par des faits scientifiques la durée précise de l'incubation du choléra.

Adoptée à l'unanimité.

Quatrième partie.

La Conférence a entendu plusieurs communications sur la fièvre jaune, mais elle a décidé à l'unanimité que cette question devait être renvoyée à la Commission internationale permanente des épidémies dont elle a proposé la création.

Le présent Relevé des Conclusions de la Conférence Sanitaire Internationale a été adopté, dans la séance du 1 août 1874, et signé par Messieurs les Délégués:

Allemagne:	*Pettenkofer.*	*Ch. Sigmund de Ilanor.*
Autriche-Hongrie:	*A. d'Albert-Glanstätten.*	*L. Grosz.*
	F. Ulrich.	*Hector de Catinelli.*
	Ch. Haardt de Hartenthurn.	*J. Schlosser de Klekovsky.*
	A. Drasche.	*N. Severinski.*

Belgique:	*Lefebvre.*	Norvége:	*C. Larsen.*	1874
Danemark:	*P. A. Schleisner.*	Pays-Bas:	*H. L. Reeder.*	
Espagne:	*François Mendez-Alvaro.*		*H. van Cappelle.*	
	Bartolomé Gomez de Bustamante.	Perse:	*J. E. Polak.*	
	Boniface y Montejo Robledo.	Portugal:	*J. T. de Sousa-Martins.*	
France:	*N. de Ring.*	Roumanie:	*Markovitz.*	
	A. Fauvel.	Russie:	*E. Lenz.*	
	A. Proust.		*M. Kastorsky.*	
Grande-Bretagne:	*Dickson.*	Servie:	*E. Milossavlevitch.*	
	C. Seaton.	Suède:	*R. Kleen.*	
Grèce:	*D. G. Orphanidès.*	Suisse:	*Ch. Zehnder.*	
Italie:	*M. Semmola.*		*A. Ziegler.*	
Luxemb.:	*P. Schmit.*	Turquie:	*Bartoletti Efendi.*	
			Aali Bey.	
		Egypte:	*Colucci Pacha.*	
			De Régni Bey.	

Vienne, le 1 août 1874.

Vu et certifié:

Les Secrétaires: *Plason, — Malfatti.*

Le Président de la Conférence: *Maximilien Baron de Gagern.*

807.

2 août 1874.

Déclaration échangée entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour le rapatriement des sujets respectifs expulsés du territoire des deux États.*)

(Trattati e convenzioni V, p. 169.)

Le gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie et le gouvernement de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, désirant régler d'un commun accord le rapatriement des sujets de chacun des États contractants expulsés du territoire de l'autre partie, sont convenus de ce qui suit:

Chacune des Parties contractantes s'oblige de réadmettre sur son territoire, à la demande de l'autre partie, ses propres sujets, même dans le cas qu'ils aient perdu leur nationalité d'origine d'après les lois en vigueur dans les pays respectifs, supposé qu'ils ne soient pas devenus sujets de l'autre état d'après la législation de ce dernier.

*) La déclaration austro-hongroise porte la date du 2 août 1874.

1874 En foi de quoi, le soussigné, ministre secrétaire d'État pour les affaires étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie, a muni de sa signature la présente déclaration, qui sera échangée contre une déclaration analogue du ministre de la Maison Impériale et des affaires étrangères de Sa Majesté Impériale et Royale Apostolique, et y a fait apposer le sceau de son ministère.

Fait à Rome, le 6 août 1874.

(L. S.) *Visconti-Venosta.*

808.

8 août/27 juillet 1874.

Règlement du port de Constantinople. *) Règlement des droits de Phares de l'Empire Ottoman et tarif.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Circulaire du ministre des affaires étrangères A. Aarifi au baron de Herbert, chargé d'affaires d'Autriche-Hongrie, en date du 30 août 1874.

Monsieur le Chargé d'Affaires,

La Commission mixte, chargée de délibérer sur les moyens d'améliorer l'état du port de Constantinople, vient de terminer ses travaux et d'en consigner le résultat dans un règlement spécial, qui a reçu la sanction du Gouvernement Impérial.

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, quelques exemplaires de ce règlement, et vous prie de vouloir bien le porter à la connaissance de vos nationaux, afin qu'ils aient à s'y conformer à partir du 1er septembre 1874.

Agréez, ...

A. *Aarifi* m. p.

Reglement du port de Constantinople.

Article 1.

On entend par Port de Constantinople, l'ensemble du Port de Galata et la partie de la Corne d'or au-delà des ponts. On entend par Port de Galata, la partie de la Corne d'or, comprise entre le pont de Carakeuy et la ligne des bouées les plus en dehors allant de Sali-Bazar et la pointe du Sérail.

Un plan du Port est annexé au présent Règlement.

*) L'accession du Gouvernement I. et R. a été declarée par une dépêche en date du 13 octobre 1874, adressée au comte Zichy ambassadeur de Sa Majesté I. et R. à Constantinople.

Article 2. 1874

Tous les navires qui entreront dans les limites du Port de Constantinople seront soumis à la taxe suivante:

1° Tous les navires faisant des opérations commerciales payerout 4 paras par tonneau de Turquie pour un séjour ne dépassant pas 4 jours, et 8 paras pour un séjour plus long. Les jours où la douane est fermée ne comptent pas dans la totalité du séjour fait dans le Port.

2° Les navires au-dessus de 800 tonneaux payeront 4 ou 8 paras suivant la durée de leur séjour jusqu'à 800 tonneaux. Pour l'excédant de 800 tonneaux la taxe sera réduite de moitié.

3° Les navires qui transportent le bois de chauffage et le charbon de bois payeront 4 paras par tonneau.

4° Les navires faisant le cabotage depuis l'entrée des Dardanelles jusqu'à Cara-Bournou et Chili payeront 4 paras par tonneau.

5° Les navires au-dessous de 5 tonneaux sont exempts de droits.

6° Les bateaux à vapeur faisant le service des passagers dans l'intérieur de la Corne d'or, payeront 9 livres turques par an.

7° Les bateaux à vapeur faisant le service des passagers dans le Bosphore, Cadikeuy, Îles des Princes et St. Stéfano payeront 18 livres turques par an.

8° Les remorqueurs payeront 12 livres turqués par an.

9° Les services rendus par les remorqueurs de la Direction du Port seront gratuits.

Nota. Après trois ans de sa mise à exécution le présent tarif sera soumis à une révision.

Article 3.

Lorsque une amende sera due, avis par écrit en sera donné par le bureau de perception des droits de bouée au capitaine du bâtiment contrevenant.

Tout capitaine devra se mettre en règle avec le dit bureau et prendre un reçu des sommes qu'il aura payées, pour droits de bouées ou pour amendes, avant de quitter le Port. Dans le cas où un navire partirait sans acquitter les droits et les amendes qui lui auraient été infligées, le bureau de perception avisera la Préfecture du Port si le navire est sous pavillon Ottoman.

Si le navire est sous pavillon étranger, le bureau de perception préviendra le consul de la nation à laquelle appartient le navire. Dans ce cas les amendes et les droits seront triplés.

Le bureau de perception des droits de bouées sera ouvert tous les jours, de 9 heures du matin jusqu'à 1 heure avant le coucher du soleil.

1874

Article 4.

Tous les avis, ordres, etc. etc., en un mot toute communication du Liman Odassi à un navire, sera faite par écrit et remise au capitaine ou au second qui signera sur un régistre à souche, en indiquant l'heure à laquelle la communication lui aura été remise. Il sera aussi fait mention sur le régistre de l'heure à laquelle le remorqueur du Port devra être mis gratuitement à la disposition du bâtiment qui aura reçu l'ordre de changer de poste.

Le capitaine peut refuser le remorqueur du Port; mais il devra alors se préoccuper d'en avoir un de son choix, dès qu'il aura reçu l'avis préalable de changer de poste, car l'amende sera exigible s'il n'a pas commencé son mouvement à l'heure où le remorqueur du Port devait être à sa disposition.

Article 5.

Tout navire à vapeur entrant dans le port de Constantinople dont les limites sont indiquées dans l'article 1, pour charger ou décharger, devra être amarré par l'avant et par l'arrière entre deux bouées ou par l'avant sur une bouée. Les navires qui viendront pour attendre des ordres et ceux qui viendront seulement faire de l'eau, ne pourront pas entrer dans les limites du Port.

Article 6.

Les navires qui veulent entrer dans le port de Constantinople devront hisser à un de leurs mâts, aussitôt en vue du port et le plus en vue possible, le pavillon blanc et rouge du code commercial international.

Avant d'être Est et Ouest du phare de la pointe du Sérail s'ils viennent de Marmara, ou Est et Ouest de Cabatach s'ils viennent de la mer Noire, ils seront accostés par une embarcation portant un officier du Liman Odassi, pratique du port.

Si le navire n'appartient à aucune des compagnies faisant un service régulier, et auxquelles est assigné un certain nombre de bouées, l'officier du port remettra au capitaine un ordre écrit indiquant le poste qu'il doit prendre.

Article 7.

Il est défendu à tous les navires de mouiller dans le port à moins d'en avoir reçu l'autorisation écrite, ou bien en cas de force majeure. En cas de mauvais temps, il est bien entendu que les capitaines des navires amarrés sur des bouées pourront toujours mouiller quand ils le jugeront nécessaire pour la sécurité de leur bâtiment.

Les navires qui mouilleront en dehors des limites du port, 1874
devront placer leurs ancres assez au large pour que, dans aucun évitage, ils ne puissent approcher à plus de 300 pieds des bouées les plus en dehors. Tout contrevenant encourra la peine de 1 à 5 livres turques d'amende.

Dans le cas où le contrevenant aurait pour excuse le cas de force majeure, il serait passible de l'amende si après avis préalable, il persistait à rester à son mouillage.

Article 8.

Les bouées de Sali-Bazar peintes en blanc sont destinées aux navires qui ne stationnent que 24 heures pour faire du charbon; elles sont gratuites. Ces bouées pourront servir de bouées de hâlage.

Les 24 heures expirées, le navire devra quitter immédiatement ce poste sous peine d'encourir une amende de 1 à 5 livres turques.

Les bâtiments qui ont des bouées reservées dans le port, pourront, lorsqu'ils arriveront la nuit trop tard pour prendre leur poste, s'amarrer sur ces bouées si elles sont libres.

Ils ne pourront y passer que la nuit.

Article 9.

Il est expressément défendu de s'amarrer, sauf le cas de force majeure, sur les bouées de hâlage peintes en blanc qui sont près du pont du Carakeuy. Tout navire contrevenant à ces prescriptions encourra la peine d'une amende de 1 à 10 livres turques.

Article 10.

Tout navire qui, sauf le cas de force majeure, prendra un autre poste que celui qu'on lui aura indiqué, encourra la peine de 3 livres turques d'amende.

Article 11.

Il est expressément défendu à tout navire de commerce, ayant à bord une cargaison composée de munitions de guerre, de la poudre ou des matières inflammables, d'entrer dans les limites du Port.

Tout navire ayant un chargement de cette nature devra mouiller dans le milieu du Bosphore ou dans un endroit désigné sur l'ordre écrit que lui délivrera l'officier du Liman Odassi à son arrivée.

Dans tous les cas, une fois mouillé il devra hisser et conserver un pavillon rouge au mât de misaine.

Article 12.

Le capitaine d'un navire chargé en tout ou en partie de pétrole, de naphte, de benzine ou de tout autre huile minérale, naturelle ou artificielle devra se rendre au mouillage entre Tchiboukli et Pacha-

1874 Baktché pour y débarquer sa cargaison dans un entrepôt général qui sera construit ad hoc.

Article 13.

Le transport en ville du pétrole ne pourra s'effectuer que dans des mahonnes en tôle, offrant toutes les garanties possibles contre l'incendie.

On ne pourra transporter à la fois plus de cent caisses.

Article 14.

La préfecture du Port veillera à ce que les mahonnes chargées de pétrole soient déchargées dans le plus bref délai possible, et qu'il n'y ait pas plus de deux mahonnes à la fois à la même échelle.

Article 15.

Les postes d'amarrage pour les navires des compagnies faisant un service régulier, sont fixés ainsi qu'il suit:

Les navires de la Compagnie Autrichienne du Lloyd: sur les bouées N° 17—18, 20—21, 33—34, 30; les N° 28—29 avec les Russes;

Les navires de la Compagnie Française des Messageries Maritimes: sur les bouées N° 26—27, 31—32, 54—55;

Les vapeurs Italiens: sur la bouée N° 52 et 56;

La Compagnie Russe: sur les bouées N° 22—23, 24—25, 35; les N° 28—29 avec Lloyd;

Les petits vapeurs faisant un service régulier pour Moudaniah, Ismid et le Danube: sur la bouée N° 19 et 53;

La Compagnie Anglaise: sur la bouée N° 1—2, 3—4;

La Compagnie Azizié: sur les bouées N° 10—11, 15—16;

La Compagnie Khédivié: sur les bouées N° 5—6, 7—8;

La Compagnie Chirkéti-Haïrié: sur la bouée N° 13 et 14;

Les remorqueurs sur les bouées qui leurs seront désignées;

Les navires à vapeur ne faisant pas de service régulier, qui auront à débarquer leur cargaison dans les limites du port, seront amarrés aux postes qui leurs seront assignés à leur arrivée sur rade par l'officier du Liman Odassi.

Sur les quinze bouées simples, exposées à la houle, il n'y aura qu'un seul navire amarré par bouée.

Article 16.

Les bateaux des compagnies faisant le service des passagers dans le Bosphore, aux Iles des Princes etc. etc. s'amarreront le long du pont de Carakeuy de façon à laisser libre l'entrée et la sortie des caïks et des mahonnes. Ils pourront aussi s'amarrer sur les bouées qui leurs sont affectées ainsi qu'il est dit dans l'article 15.

Article 17. 1874

Les navires de guerre, stationnaires étrangers, mouilleront devant le quai de l'Arsenal de Tophané dans l'Est du débarcadère de S. M. I. le Sultan.

Le navire le plus à l'Ouest se trouvera à hauteur du petit débarcadère de l'Arsenal.

Des points fixes-canons ou ancres seront installés à terre par les soins de l'autorité Ottomane de façon que ces bâtiments puissent s'amarrer l'arrière à terre.

Entre chaque bâtiment il y aura assez de place pour qu'ils puissent croiser leurs tangons.

Les navires de guerre ainsi amarrés pourront toujours et à toute heure envoyer sur le quai des hommes pour doubler ou visiter leurs amarres.

Les stationnaires une fois amarrés à quatre devront rentrer leur bout dehors de foc.

Article 18.

Sauf le cas de force majeure, il est expressément défendu à tout bâtiment autre que les navires de guerre stationnaires, de s'amarrer sur les deux bouées placées devant Tophané. Tout navire contrevenant à cet article sera passible d'une amende de 1 à 5 livres turques.

La même amende sera infligée à tout navire qui viendrait mouiller de façon à s'amarrer dans l'endroit réservé aux navires du guerre étrangers.

Article 19.

Tous les bâtiments à voile entrant dans le port pour charger ou décharger doivent s'amarrer l'arrière à terre après avoir mouillé leurs ancres, à moins qu'ils n'aient des bouées pour s'amarrer par l'avant.

L'entrée dans les limites du port de Constantinople ne sera permise qu'aux navires qui devront commencer leurs opérations dans l'espace de 4 jours, sous peine d'une amende de 1 à 5 livres turques.

Article 20.

Tous les bâtiments à voile, avant de se hâler dans le rang, doivent rentrer leurs bouts dehors de foc et de clin foc, leur gui, brasser les vergues en pointe à babord et mettre des défenses en dehors.

Article 21.

Il est permis aux navires à voile d'accoster au débarcadère de la douane de Galata à condition d'en avoir obtenu l'autorisation

1874 écrite du Liman Odassi. Dans aucun cas il ne devra y avoir plus de trois navires accostés l'un à l'autre.

Article 22.

Les bâtiments à voile, si le temps et le vent ne s'y opposent pas, devront sortir des limites du port 48 heures après avoir achevé leurs opérations de chargement ou de déchargement y compris le lest.

Les contrevenants seront soumis au payement d'une amende d'une livre turque par chaque jour qu'ils resteront une fois leurs opérations terminées.

Article 23.

Si un navire a son ancre engagée par celle de ses voisins, ceux-ci doivent quitter tout travail pour lui venir en aide sous peine de 2 à 7 livres turques d'amende.

Les navires en mouillant doivent autant que possible ne pas mouiller sur leurs voisins.

Article 24.

Tout capitaine de navire étranger qui voudra faire entrer son navire entre les ponts, devra s'adresser au capitaine du port de sa nationalité pour en obtenir la permission des autorités locales qui réclameront alors la production d'un permis de l'Administration des douanes.

Ces formalités remplies les employés du pont devront faciliter, autant qu'il sera en leur pouvoir, l'entrée du navire aux heures règlementaires sans avoir droit de réclamer un payement quelconque. Toute demande dans ce sens est illégale.

Article 25.

A moins de cas de force majeure, les bâtiments à voile qui demanderont à passer entre les ponts devront s'amarrer sur les bouées placées à cet effet.

Ils devront effectuer leur passage la nuit de leur arrivée sous peine d'une amende de 1 livre turque par jour.

Article 26.

Les bâtiments à voile chargés de blé, ou devant prendre un chargement de cette nature, doivent s'amarrer entre les ponts, côté de Stamboul, à trois quart d'encablûre environ du rivage devant les magasins à bois.

Article 27.

Il n'est permis à aucun navire d'encombrer le port. Tout bâtiment en procès ou séquestre ira attendre en dehors du port, dans le lieu qui lui sera désigné.

Article 28. 1874

Les bâtiments passant entre les ponts pour y charger, décharger, entrer en réparation ou être abattus en carène, pourront séjourner dans ce port pendant un mois sans avoir à payer d'autres droits que les droits de bouée.

Ce laps de temps écoulé, ils auront à se soumettre au payement d'une taxe de 10 piastres par jour, à moins qu'il ne soit prouvé par une commission d'experts que les réparations demandent un temps de séjour plus considérable. Les réparations achevées, les navires devront sortir ou payer la susdite taxe.

Article 29.

Tout bâtiment qui après son départ du port ferait des avaries de mer qui l'obligeraient à revenir pour se réparer, ne sera pas de nouveau soumis à la taxe des droits de bouées.

Article 30.

Tous les bateaux, caïks, mahonnes, alléges, etc. etc. passant sous le pont de Carakeuy, doivent pour entrer entre les ponts prendre le côté de Stamboul, et pour sortir le côté de Galata.

Il est interdit à ces bateaux de se servir de voiles entre les deux ponts et le fond de la Corne d'or sous peine d'une amende de 25 piastres la première fois, de 50 en cas de récidive et enfin pour la troisième infraction l'amende sera d'une livre turque.

Article 31.

Toutes les fois qu'un navire levera des ancres, des chaines, ou sauvera des embarcations abandonnées, ou tout autre objet ne lui appartenant pas, dans les eaux de Constantinople, le Capitaine du navire devra en avertir immédiatement les autorités du Liman Odassi qui enverra prendre ces objets afin que le légitime propriétaire puisse les réclamer et les reprendre en payant les droits de sauvetage selon l'usage.

Article 32.

La fourniture du lest aux navires mouillés dans le port est un droit du Gouvernement, et est administrée par le Liman Odassi qui fournira le lest à raison de 10 piastres le tonneau. Pour les navires en dehors des limites du port et qui n'auraient pas payé de droit de bouées, le tonneau de lest sera fourni à raison de 13 piastres.

Article 33.

Toutes les mahonnes à lest doivent porter un numéro d'ordre peint sur l'arrière. Elles doivent avoir en outre un liston rouge indi-

1874 quant la ligne d'immersion maximum, et le numéro indiquant leur jeaugeage, peint sur l'avant.

Les capitaines pourront refuser les mahonnes qui ne porteraient pas les susdites marques et avertir le bureau du lest de cette infraction au règlement.

Article 34.

Il n'est pas permis aux navires arrivant sur lest de verser directement leur lest à d'autres navires, mais s'ils désirent le décharger, les capitaines devront en avertir le bureau du lest qui sera tenu de leur envoyer immédiatement des mahonnes pour le recevoir. Le lest ainsi acquis par le Gouvernement sera payé au tiers du prix réglementaire. Les contrevenants à cet article du règlement seront passibles d'une amende de 5 à 20 livres turques.

Article 35.

Les capitaines ou leurs seconds doivent se présenter en personne au bureau du lest au Liman Odassi et faire leur demande par écrit 24 heures à l'avance. Ce délai passé, une indemnité de 20 paras par tonneau régistre sera payée au capitaine pour chaque jour de retard. Ils doivent indiquer en même temps le poste de mouillage de leur navire, et s'assurer avant de quitter le bureau, que leur demande est régulièrement enregistrée.

Le bureau du lest sera ouvert tous les jours, les dimanches exceptés, de 9 heures du matin à 4 heures de l'après-midi.

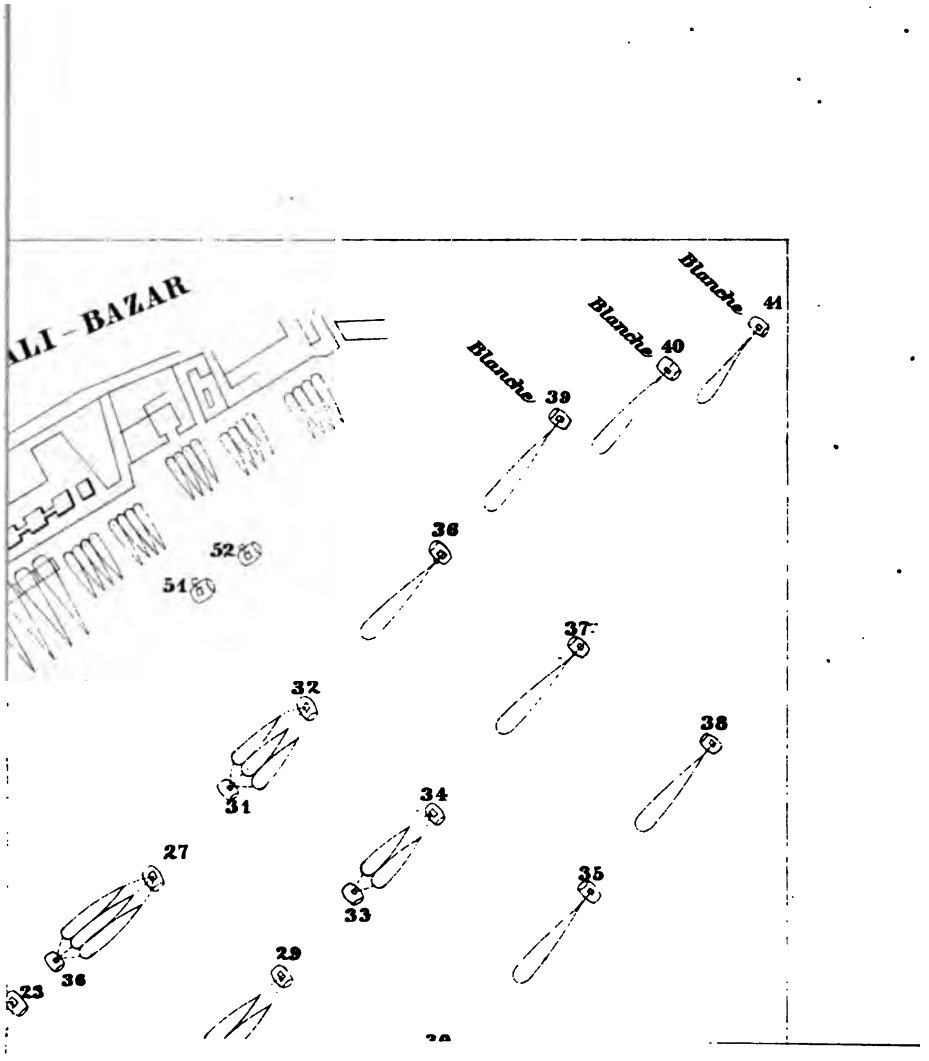
Article 36.

Sauf le cas d'incendie, il est défendu à tout remorqueur ou bateau à vapeur faisant un service local, de circuler, sans autorisation spéciale de la préfecture du Port, depuis une heure après le coucher du soleil jusqu'à une demie heure avant son lever. Toute contravention à cet article entrainera une amende de 20 livres turques, sans préjudice du payement de toute avarie faite par eux à des navires, mahonnes, embarcations, caïks, ou propriétés quelconques.

Il est bien entendu qu'entre ces limites d'heures, cet article sera appliqué de droit sans qu'il puisse être allégué aucune raison, soit de manœuvre commencée en dehors des heures interdites, soit de toute autre circonstance quelconque.

Article 37.

Toute réclamation de la part des capitaines doit être adressée au chef du Liman Odassi directement ou par l'entremise du capitaine du port de la nationalité du réclamant.


ALI - BAZAR
Blanche
41
Blanche
40
Blanche
39
36
52
51
37
32
38
31
34
27
35
33
29
36
23

Article 38. 1874

Le Liman Odassi aura toujours à sa disposition un des bateaux à vapeur du port sous pression et pouvant au premier ordre porter des remorques et des secours aux navires en danger.

Article 39.

Deux canots à vapeur à chauffe rapide ayant à bord des pompes à incendie à vapeur très-puissantes seront toujours tenus en état de service immédiat.

Ces canots auront des stations désignées et bien en évidence, l'une au Liman Odassi, l'autre entre les deux ponts à Kurktchu-Capoussou. Ils seront montés par des officiers et des équipages spéciaux. Les équipages seront exercés, le matériel sera visité au moins une fois par semaine.

Article 40.

Toute personne portant à la station la plus voisine la première information d'un commencement d'incendie aura droit à une rémunération de 50 piastres.

Liman Odassi, le 27/8 août 1874.

10 juin 1858.

Règlement des droits de Phares de l'Empire ottoman et tarif.

(Législation ottomane par Aristarchi Bey III., p. 530.)

Article 1.

Les droits fixés pour les Phares établies dans l'Empire Ottoman, sont basés sur le tonnage des navires.

Comme la mesure des tonneaux de mer diffère d'un pays à l'autre, on a dû prendre pour base le tonneau ottoman, pesant sept cent quatre-vingt-douze N° 792 ocques. A cet effet, des tableaux spéciaux ont été dressés et remis où de droit, qui indiquent les droits à payer suivant les conventions, sur le pied du tonneau de chaque pays étranger réduit en tonneau de la Turquie.

Les capitaines sont, par conséquent, tenus de payer les droits de Phares à raison du tonnage de leurs navires d'après les dits tableaux.

Article 2.

Les capitaines de tous les navires venus dans les ports du littoral ottoman, devront, avant leur départ, se présenter au bureau des droits de Phares, pour exhiber leurs actes de nationalité, déclarer le lieu de leur provenance ainsi que celui de leur destination, et payer les droits de Phares d'après le tarif.

1874

Article 3.

Les capitaines de navires allant d'un port ottoman à un autre port ottoman, devront, à leur arrivée, se rendre au bureau des droits de Phares de l'endroit pour exhiber le reçu des droits payés dont ils sont en possession. Sur quoi, l'agent des Phares enlèvera de cette pièce le coupon qui doit être conservé dans le bureau. Les navires qui entrent dans les ports qui se trouvent sur les lignes des Phares et qui en sortent, et dont les capitaines ne sont pas munis du reçu des droits de Phares, seront censés être en contravention et payeront un triple droit, ce dont l'agent des Phares fera mention sur le reçu qu'il en délivrera.

Article 4.

Dans le cas ou un navire partirait sans payer les droits de Phares et n'obéirait pas aux sommations des agents des Phares, ces derniers s'enquerront du nom et du pavillon de ce navire pour en informer au plus tôt le bureau central de leur arrondissement. Si le navire en contravention est sous pavillon ottoman, avis en sera donné au capitanat du port par l'entremise du Liman reïs, et si c'est un navire étranger, les agents des Phares préviendront par écrit son consul résidant sur les lieux, et le navire qui se trouvera dans ce cas payera, outre les droits afférents à son voyage, le quintuple en sus; et au cas qu'il n'y aurait de consul dans ce lieu ou que celui qui s'y trouve ne ferait pas droit à la demande des agents, il en sera référé, sans délai, à Constantinople et l'administration des Phares avisera par écrit le consulat dont ce navire relève.

Article 5.

Pour la plus grande facilité des navires marchands, les habitations des agents des Phares seront établies près du lazaret de l'endroit, et, à défaut de lazaret, dans le point le plus convenable du rivage.

Article 6.

Les capitaines de navires ottomans ou étrangers qui entrent dans un port ou qui en sortent sont obligés, pour faire régulariser leurs passeports ou autres papiers, de présenter le reçu des droits de Phares à leur consul et Liman reïs résidant sur les lieux.

Article 7.

Les capitaines et patrons des navires ou bateaux allant et venant dans les ports et échelles où il n'y a point d'agent des Phares, dès qu'ils seront arrivés à un port où se trouve un agent, se présenteront à ce dernier pour déclarer le nombre de voyages qu'ils auront faits et payer les droits pour chaque voyage.

Dans le cas où ils ne feraient pas cette déclaration, et que le 1874
nombre de leur voyages serait connu plus tard par leurs expéditions, ils devront payer un triple droit pour chaque voyage, et le sextuple en cas de récidive.

Article 8.

Il avait été arrêté précédemment que le tonnage de tous les bateaux à vapeur serait réduit de 40 %, en considération de la place qu'occupent les machines et soutes ou magasins de charbon.

Mais si cette réduction est faite dans leurs actes de nationalité, il ne sera pas fait une seconde réduction. Ces actes de nationalité seront en conséquence examinés et vérifiés à cet effet au moins une fois.

Les bateaux dont les départs ne sont pas à jours fixes et ne font pas le service continuel de la poste, devront payer intégralement les droits de Phares. Mais une bonification de 5%, sur le montant des dits droits, est accordée aux bateaux qui, comme ceux des Messageries Impériales et du Lloyd, sont tenus, en hiver comme en été, de partir à des jours fixes et font le service de la poste.

Article 9.

Il est bien entendu que les navires qui entrent dans les ports soumis aux droits des Phares ou qui en sortant, sont obligés de payer les droits réglementaires en sortant et entrant. Cependant les navires qui, par un cas de force majeure ou pour fuire une tempête, sont obligés de relâcher dans un port compris sur les lignes des Phares, sans faire aucune opération de commettre, seront exemptés des susdits droits; mais si ces navires faisaient la moindre opération commerciale, ils seraient alors obligés de payer totalement les droits réglementaires.

Avis aux navigateurs.

Les navigateurs sont prévenus que les deux feux ci-après désignés seront allumés aux dates indiquées ci-bas.

Les longitudes qui déterminent les positions sont comptées d'après les méridiens des observatoirs de Gréenwich et de Paris.

Les aires de vent sont rapportées au méridien vrai de chaque lieu.

Golfe de Nicomédie.

(Mer de Marmara.)

Dil-Bournou.

Sur la pointe Dil-Bournou à 250 mètres environ de distance de son extrémité et à droite en entrant dans le golfe de Nicomédie:

1874 Un feu fixe vert.
Latitude 40° 43′ 10″ Nord.
Longitude 29° 32′ 15″ Est, méridien de Greenwich.
Longitude 27° 12′ 00″ Est, méridien de Paris.
Élévation du feu au-dessus du niveau de la mer, 12 mètres.
Portée 5 milles.
Date de l'éclairage 10 décembre 1863 (n. s.).

Zeitin-Bournou.

À l'extrémite de la pointe la plus avancée du cap Zeïtin-Bournou et à gauche dans le Golfe de Nicomédie:
Un feu fixe rouge.
Latitude 40° 43′ 30″ Nord.
Longitude 29° 50′ 15″ Est, méridien de Greenwich.
Longitude 27° 30′ 00″ Est, méridien de Paris.
Élévation du lieu-au-dessus du niveau de la mer 10 mètres.
Portée 6 milles.
Date de l'éclairage 6 décembre 1863 (n. s.).

Tarif des droits de Phares de l'Empire Ottoman.

Pour les navires de commerce qui naviguent sur les points indiqués ci-dessous.

Article 1.

Navires venant de l'Archipel, s'arrêtant à Constantinople ou sur tout autre point intermédiaire.

Réciproquement, navires allant de Constantinople ou tout autre point intermédiaire dans l'Archipel.

par tonneau de Turquie . . . . . 40 paras,
par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie 20 „

Article 2.

Navires qui, se rendant de l'Archipel à la mer Noire et vice-versa, franchiront les Dardanelles et le Bosphore:

par tonneau de Turquie . . . . . 60 paras,
par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie 30 „

Article 3.

Navires allant de Constantinople, ou de tout autre point intermédiaire, à la mer Noire et vice-versa:

par tonneau de Turquie . . . . . 30 paras,
par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie 15 „

Article 4. 1874

Navires fréquantant les Golfes de Saros et d'Enos, ainsi que les points de Samothraki, Imbros, Ténédos et Sigri, sans entrer dans les Dardanelles:

par tonneau de Turquie . . . . . 12 paras,
par tonneau excédant 800 tonneaux de Turquie 6 „

Navires faisant le cabotage local.

Article 5.

Navires naviguant dans les parages compris entre l'entrée des Dardanelles et Constantinople:

par tonneau de Turquie . . . . . 20 paras.

Article 6.

Navires naviguant dans les parages compris entre Gallipoli et Constantinople:

par tonneau de Turquie . . . . . 15 paras.

Article 7.

Navires allant de Kara-Bouroun, de Kili (mer Noire) à Constantinople:

par tonneau de Turquie . . . . . 15 paras.

Navires soumis à l'abonnement annuel.

Article 8.

Navires naviguant dans les parages compris entre la ligne qui joint Fener-Bagtché à Saint-Stéphano et l'entrée de la mer Noire:

de 5 à 49 tonneaux	6 piastres	10 paras		par tonneau
„ 50 „ 99 „	7 „	20 „		de Turquie.

Article 9.

Les remorqueurs payeront un abonnement annuel de 1825 piastres.

Article 10.

Les vapeurs affectés au transport des voyageurs dans le Bosphore, aux Iles des Princes, à Saint-Stéphano, etc. payeront par an 500 piastres.

Observations Générales.

Les navires au-dessous de 5 tonneaux sont affranchis de tout droit.

Le droit de Phares est obligatoire à aller et au retour.

1874 L'éclairage devant être de 36 feux, demi-droit sera perçu aussitôt l'éclairage de la moitié (18 feux); le droit total se percevra dès que cet éclairage sera complet.

1 décembre 1856.

Divers avis aux Navigateurs édictés par l'administration Impériale Ottomane des Phares.

Mer Noire.

Phare de Kara-Bouroun.

À partir du 5 décembre prochain, un appareil lenticulaire à éclipses sera établi sur le Cap Kara-Bouroun, par 41° 19′ 15″ de latitude Nord et 26° 20′ de longitude Est du méridien de Paris.

Les éclipses se succéderont de 10 en 10 sécondes.

Le nouveau feu sera élevé de 92 mètres au-dessus de la mer, et sera d'une portée de 28 milles marins.

En temps ordinaire les éclipses ne paraîtront totales qu'au-delà d'une distance de 10 milles.

Détroit des Dardanelles.

Phare de la pointe des Barbiers (côte d'Asie).

Incessamment un feu rouge, varié par des éclats de 30 en 30 sécondes, sera établi sur la pointe située à $^3/_4$ de mille dans le Sud, 30° Ouest de la pointe Kefis ou des Barbiers (Kephez point, sur la carte anglaise).

Le nouveau feu sera placé provisoirement sur un socle en charpente de 4 mètres, qui sera remplacé par une tour d'une élévation appropriée à sa portée.

Deux feux de la pointe des Pesquiers (côte d'Asie).

Incessamment 2 feux rouges, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront allumés sur la pointe des Pesquiers ou Bourgas, situé au Nord, 25° Ouest du village de ce nom.

Deux feux de la pointe Tcherdak (côte d'Asie).

Incessamment 2 feux rouges, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront allumés sur la pointe Tcherdak (côte Est de l'entrée Nord des Dardanelles).

Deux feux de Seddul-Bahr (côte d'Europe).

Incessamment deux feux verts, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront établis sur la pointe de Seddul-Bahr (1er château d'Europe).

Deux feux de Kilie-Bahr (côte d'Europe). 1874

Incessamment 2 feux verts, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront établis sur la pointe de Kilie-Bahr (2me château d'Europe).

Deux feux de Povali-Kalessi (côte d'Europe).

Incessamment 2 feux verts, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront placés sur la forteresse de Povoli-Kalessi en face de la pointe Nagara.

Deux feux de la pointe Galata (côte d'Europe).

Incessamment 2 feux verts, installés à l'aplomb l'un de l'autre, seront allumés sur la pointe Galata, au Sud de Bahir-Keui, près de l'embouchure d'un petit cours d'eau.

Mer de Marmara.

Phare du Cap Stephano.

Incessamment un appareil lenticulaire à feu fixe varié par des éclats de 2 en 2 minutes, sera établi sur le Cap Stephano par 40° 57′ 14″ de latitude Nord et 26° 30′ 19″ de longitude Est (méridien de Paris).

Feu de l'ilot du Fanal.

Incessamment un feu rouge varié par des éclats de 2 en 2 minutes, sera établi sur l'îlot du Fanal situé à 1 mille de la côte Est de l'île de Marmara.

Feu de l'île Koutaly.

Incessamment un feu blanc et fixe sera allumé sur l'îlot situé à l'ouverture occidental des îles Koutaly et Kably, par 40° 30′ 40″ de latitude Nord et 25° 00′ 08″ de longitude Est (méridien de Paris).

Nouveau Phare sur l'île des Serpents.

Feu tournant dont les éclipses se succèdent de 30 en 30 sécondes.

Sur l'île des Serpents (mer Noire).

Latitude 45° 15′ 31″ Nord.

Longitude 27° 50′ 13″ Est du méridien de Paris.

Élévation au-dessus de la mer: 60 mètres.

Portée: 18 milles.

Ce feu est allumé depuis le 15 octobre 1856.

Fener Bakché.

Feu blanc et fixe.

Sur la pointe de Fener Bakché, côte d'Asie, au Sud de Scutari.

1874 Latitude 40° 58′ 0″ Nord.
Longitude 26° 41′ 45″ Est.
Portée: 12 milles.
Ce feu fonctionne depuis le 5 mai 1856.

Bosphore.

Phare de Roumélie.

Feu blanc et fixe.

Sur l'ancienne tour restaurée de Roumélie, à l'entrée de la mer Noire.

Côte d'Europe.
Latitude 41° 14′ 10″ Nord.
Longitude 26° 46′ 45″ Est.
Elévation au-dessus de la mer: 58 mètres.
Portée: 18 milles.
Ce feu a été établi le 1 juin 1856.

Phare d'Anatolie.

Feu fixe varié par des éclats (un éclat rouge suivi de deux éclats blancs).

Les éclats se succèdent de deux en deux minutes; ils sont précédés et suivis, non d'une éclipse totale, mais d'un court affaiblissement de lumière.

Sur l'ancienne tour restaurée d'Anatolie, à l'entrée de la mer Noire, côte d'Asie.

Latitude 41° 13′ 0″ Nord.
Longitude 26° 49′ 0″ Est.
Elévation au-dessus de la mer: 76 mètres.
Portée: 20 milles.
Ce feu a été établi le 1 juin 1856.

Fanal provisoire de Gallipoli.

Sur la tour la plus voisine de la ville.
Latitude 40° 24′ 30″ Nord.
Longitude 24° 19′ 19″ Est.
Elévation au-dessus de la mer: 30 mètres.

Ce feu d'une portée moyenne de 10 milles, sera très prochainement remplacé par un Phare de second ordre, tournant.

Il fonctionne depuis le 1 juin 1856.

Mer Noire.

Fanal provisoire de l'île des Serpents.

Latitude 45° 15′ 31″ Nord.
Longitude 27° 50′ 15″ Est.

Elévation au-dessus de la mer: 60 mètres. 1874

Ce feu, d'une portée de 10 milles, est visible dans un arc de l'horizon de 200 degrés, depuis l'Ouest jusqu'à l'Est-Nord-Est passant par le Sud (magnétique).

Il sera prochainement remplacé par un feu tournant de second ordre.

Il a été placé le 5 juin 1856.

809.

20 août 1874.

Échange de notes entre le ministre I. et R. des affaires étrangères et le ministre d'Italie à Vienne à l'égard de l'enrôlement des marins sujets d'un des États sur les navires de l'autre.

(Trattati e convenzioni V, p. 170.)

Le ministre I. et R. des affaires étrangères au ministre d'Italie à Vienne.

Par sa note en date du 29 juin dernier, N° 1745/V., le ministère I. et R. des affaires étrangères a eu l'honneur de faire connaître à Monsieur le Comte de Robilant, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi d'Italie, que le gouvernement I. et R. est prêt à admettre, sauf réciprocité, que des matelots italiens, qui s'embarqueront dans un port austro-hongrois à bord d'un navire national ou étranger, en vue de s'y enrôler, soient munis, au lieu d'un passeport, du livret matriculaire, revêtu des visas du capitaine du port d'où ils partent et du consul du pays où ils se rendent pour s'embarquer.

Venant maintenant de recevoir, de la part de Monsieur l'envoyé, une note datée du 19 courant, ayant la valeur d'une déclaration officielle, et renfermant les assurances demandées sur la réciprocité du traitement que les matelots austro-hongrois trouveront, à ce sujet, dans les ports italiens, le ministère des affaires étrangères s'empresse de donner, par la présente, une déclaration officielle conforme à celle du gouvernement Royal d'Italie.*)

Le soussigné saisit etc.

Pour le Ministre des affaires étrangères:
Signé: *Orczy.*

---

*) La note du ministre d'Italie à Vienne est datée du 19 août 1874.

1874

810.

31 août 1874.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant un complément à l'article XI du règlement télégraphique international à l'égard de l'expédition des ampliations des dépêches.

(T. V. B. 1874, Nr. 16.)

Vervollständigung des Artikels XI des internationalen Telegraphen-Reglements, betreffend die Duplicatbeförderung der Depeschen.

Auf Grund eines im Sinne des Artikels XXXIV, Punkt 4, des internationalen Reglements zum römischen Telegraphen-Vertrage vom 14. Jänner 1872 gefassten Beschlusses sind die im Artikel XI des bezeichneten Reglements enthaltenen Bestimmungen über die telegraphische Beförderung der bereits mit Post abgesendeten Depeschen durch Einschaltung des nachstehend angeführten, neuen Punktes 7 zu vervollständigen:

Urtext.

Art. XI.

„§. 7 (nouveau). En général, dans les cas non prévus par les paragraphes précédents, lorsque, pour une cause quelconque, une dépêche ou une série de dépêches est retransmise par ampliation, le fait de l'ampliation doit toujours être signalé, soit dans le préambule, soit par un avis de service collectif. La mention dans le préambule ou l'avis de service est rédigé, selon les circonstances, dans une forme analogue à ce qui suit:

„Ampliation (s'il y a une série de dépêches, en indiquer le nombre ou les numéros) déjà expédiée à . . . . . (nom du bureau) le . . . . . (date) par telle ligne ou par telle voie ou par tel moyen de transport."

Uebersetzung.

Art. XI.

„§. 7 (neu). Im Allgemeinen muss in jenen Fällen, welche in den vorstehenden Punkten nicht vorgesehen sind, wenn aus irgend einem Grunde die Duplicatbeförderung einer Depesche oder einer Serie von Depeschen stattfindet, dieser Umstand entweder im Eingange oder durch eine dienstliche Collectivnotiz angezeigt werden. Die Angabe im Eingange oder die Dienstnotiz erhält nach Massgabe der Sachlage folgende Fassung:

„Duplicat (wenn es sich um eine Serie von Depeschen handelt, 1874
sind die Stückzahl oder die Nummern derselben anzugeben) bereit. befördert nach . . . . . (Name der Station) am . . . . . (Datum) auf dieser oder jener Linie, auf diesem oder jenem Wege, mit diesem oder jenem Beförderungsmittel."

Diese Bestimmungen haben sofort in Wirksamkeit zu treten.

811.

1 septembre 1874.

Décret du ministère I. R. de l'Intérieur concernant l'arrangement entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour le rapatriement des sujets de chacun des États contractants renvoyés du territoire de l'autre.

(R. G. B. 1874, Nr. 117.)

Erlass des Ministers des Innern vom 1. September 1874, betreffend das Uebereinkommen zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien wegen gegenseitiger Uebernahme seiner ursprünglichen Staatsangehörigen im Falle ihrer Ausweisung aus dem anderen Staate, insoweit sie dem letzteren noch nicht angehörig geworden sind.

Zwischen der k. und k. österreichisch-ungarischen und der königlich italienischen Regierung ist mittelst Austausches gleichlautender Ministerialerklärungen ddo. 2. respective 6. August 1874*) rücksichtlich der Wiederaufnahme früherer Staatsangehöriger im Falle ihrer Ausweisung aus dem Gebiete des anderen contrahirenden Staates der Grundsatz vereinbart worden, dass jeder der beiden contrahirenden Theile sich verpflichtet, seine ursprünglichen Staatsangehörigen, auch wenn sie diese Staatsangehörigkeit nach der inländischen Gesetzgebung verloren haben, auf Verlangen des anderen Staates wieder in sein Gebiet aufzunehmen, vorausgesetzt, dass sie nicht diesem anderen Staate nach dessen eigenen Gesetzen angehörig geworden sind.

Lasser m. p.

---

*) v. N° 807 pag. 733.

1874

812.

1 septembre 1874.

Notification du Gouvernement maritime à Trieste concernant le mode de perception de la taxe spéciale de navigation sur le canal de Suez.

(Annuario marittimo 1875, p. 72.)

Notificazione dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 1 settembre 1874, N° 7874, intorno alle norme, secondo le quali verrà regolato d'ora in avanti il percepimento del diritto sotto il titolo tassa speciale di navigazione pei bastimenti che transitano il canale di Suez.

In seguito ad incarico ricevuto dall'Eccelso i. r. Ministero del commercio si porta a pubblica notizia che il modo di percepimento del diritto sotto il titolo „Tassa speciale di navigazione pei bastimenti che transitano il canale di Suez" verrà d'ora in avanti regolato dalle seguenti norme:

Bastimenti stazati secondo il sistema Moorsom.

1° Per ogni tonellata netta di registro dei bastimenti nei quali le detrazioni relative alle macchine furono determinate secondo il § (*a*) della clausola XXIII, che definisce la regola III dalla legge inglese del 1854, verrà percepito oltre alla tassa di 10 franchi, una sopratassa di 4 franchi.

2° Questa sopratassa sarà ridotta a tre franchi per ogni bastimento, che avrà iscritto sulle sue carte di bordo, o annesso a queste carte, il tonellaggio netto risultante dal sistema di stazatura raccomandato dalla commissione internazionale, il quale formerà la base del percepimento della tassa e della sopratassa.

3° I bastimenti, che sono già misurati secondo l'alternativa posta dalla commissione suddetta, e nominatamente secondo il § (*b*) dalla clausola precitata della legge inglese del 1854, non avranno a pagare d'ora in avanti che la sopratassa di 3 franchi per tonellata netta di registro, a condizione, che le deduzioni per la macchina ed il combustibile non eccedano il 50 per cento del tonellaggio brutto.

Bastimenti stazati secondo un sistema, che non è quello di Moorsom.

4° Il tonellaggio brutto dei bastimenti, che non sono stazati secondo il sistema Moorsom, sarà ridotto al tonellaggio di questo sistema coll'applicazione dei fattori usitati per il Basso Danubio, ed il loro tonellaggio netto sarà determinato secondo il § (*a*) della clausola XXIII preaccennata.

page 754.

al n
toneh

1874 7° Il permesso di percepire una sopratassa di un franco, concesso dalla Sublima Porta alla Compagnia universale del canale marittimo di Suez nell'anno 1871 per uno scopo speciale, è abrogato.

8° Nessuna modificazione potrà essere portata in avvenire alle condizioni del transito per il canale di Suez, sia in ciò che concerne i diritti di navigazione, sia in ciò che concerne i diritti di rimurchio, ancoraggio, di pilotaggio, ecc., che coll'assentimento della Sublima Porta, la quale dal canto suo s'intenderà su questo soggetto con le principali potenze interessate, prima di prendere qualsiasi determinazione.

Ciò viene portato a pubblica notizia con l'osservazione, che restando inalterate le disposizioni portate dalla legge 15 maggio 1871 intorno alla stazatura, i bastimenti nazionali a vapore per il transito del canale di Suez, potranno ritirare dall'i. r. Capitanato di porto in Trieste, verso corrisponsione della tassa stabilitè per la stazatura dei bastimenti e del bollo legale un certificato*) sul tonellaggio, che dovrebbe esser preso come base al percepimento della sopratassa di franchi tre, per parte della Compagnia universale del canale marittimo di Suez.

Questo tonellaggio sarà calcolato secondo il sistema di stazatura adottato in base al conchiuso della commissione internazionale del tonellaggio, riunitasi a Costantinopoli nel 1873.

813.

5 septembre 1874.

Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la compagnie de l'Eastern-Telegraph à la convention télégraphique internationale pour les câbles Otranto-Egypte.

(Ť. V. B. 1874, Nr. 17.)

Beitritt der Eastern-Telegraphen-Compagnie hinsichtlich ihrer Kabellinien Otranto-Egypten zum internationalen Telegraphen-Vertrage.

Die Eastern-Telegraphen-Compagnie ist hinsichtlich ihrer unterseeischen Telegraphenlinien zwischen Otranto und Egypten dem internationalen Telegraphen-Vertrage ddo. Rom den 14. Jänner 1872 beigetreten, nachdem sämmtliche Vertragscontrahenten im Sinne des Vertragsartikels 64 ihre Zustimmung hiezu erklärt haben.

---

*) Questo certificato sarà redatto in idioma italiano secondo il formulario qui appresso.

814. 1874

9 octobre 1874.

Traité pour la formation d'une Union générale des postes entre l'Empire d'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Égypte, l'Espagne, les États-Unis de l'Amérique du Nord, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvége, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Servie, la Suède, la Suisse et la Turquie. Conclu à Berne. Ratifié à Vienne, le 29 mars 1875. Ratifications échangées à Berne, le 3 mai 1875.

(R. G. B. 1875, Nr. 88.)

Vertrag vom 9. October 1874, betreffend die Gründung eines allgemeinen Postvereines, geschlossen zwischen Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Spanien, den Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Portugal, Rumänien, Russland, Serbien, Schweden, der Schweiz und der Türkei. Abgeschlossen zu Bern am 9. October 1874, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Wien am 29. März 1875, die Ratificationen ausgewechselt zu Bern den 3. Mai 1875.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungariae, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Quum fine ordinandarum relationum mutuarum, quae cursus publicos concernunt, inter Imperium Austro-Hungaricum et reliqua Regimina, quorum Plenipotentiarii consiliis desuper habitis intererant, tractatus, viginti articulis consistens, Bernae die nona mensis octobris anno millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, initus et signatus fuit, tenoris sequentis:

Les soussignés, plénipotentiaires des Gouvernements des pays ci-dessus énumérés, ont d'un commun accord, et sous réserve de ratification, arrêté la Convention suivante:

Article 1.

Les pays entre lesquels est conclu le présent traité formeront, sous la désignation de „Union générale des postes", un seul territoire postal pour l'échange réciproque des correspondances entre leurs bureaux de poste.

1874

Article 2.

Les dispositions de ce traité s'étendront aux lettres, aux cartes-correspondance, aux livres, aux journaux et autres imprimés, aux échantillons de marchandises et aux papiers d'affaires originaires de l'un des pays de l'Union et à destination d'un autre de ces pays. Elles s'appliqueront également à l'échange postal des objets ci-dessus entre les pays de l'Union et les pays étrangers à l'Union, toutes les fois que cet échange emprunte le territoire de deux des parties contractantes au moins.

Article 3.

La taxe générale de l'Union est fixée à 25 centimes pour la lettre simple affranchie.

Toutefois, comme mesure de transition, il est réservé à chaque pays, pour tenir compte de ses convenances monétaires ou autres, la faculté de percevoir une taxe supérieure ou inférieure à ce chiffre, moyennant qu'elle ne dépasse pas 32 centimes et ne descende pas au-dessous de 20 centimes.

Sera considérée comme lettre simple toute lettre dont le poids ne dépasse pas 15 grammes. La taxe des lettres dépassant ce poids sera d'un port simple par 15 grammes ou fraction de 15 grammes.

Le port des lettres non affranchies sera le double de la taxe du pays de destination pour les lettres affranchies.

L'affranchissement des cartes-correspondance est obligatoire. Leur taxe est fixée à la moitié de celle des lettres affranchies, avec faculté d'arrondir les fractions.

Pour tout transport maritime de plus de 300 milles marins dans le ressort de l'Union, il pourra être ajouté au port ordinaire une surtaxe qui ne pourra pas dépasser la moitié de la taxe générale de l'Union fixée pour la lettre affranchie.

Article 4.

La taxe générale de l'Union pour les papiers d'affaires, les échantillons de marchandises, les journaux, les livres brochés ou reliés, les brochures, les papiers de musique, les cartes de visite, les catalogues, les prospectus, annonces et avis divers, imprimés, gravés, lithographiés ou autographiés, ainsi que les photographies, est fixée à 7 centimes pour chaque envoi simple.

Toutefois, comme mesure de transition, il est réservé à chaque pays, pour tenir compte de ses convenances monétaires ou autres, la faculté der percevoir une taxe supérieure ou inférieure à ce chiffre, moyennant qu'elle ne dépasse pas 11 centimes et ne descende pas au-dessous de 5 centimes.

Sera considéré comme envoi simple tout envoi dont le poids ne dépasse pas 50 grammes. La taxe des envois dépassant

ce poids sera d'un port simple par 50 grammes ou fraction de 1874
50 grammes.

Pour tout transport maritime de plus de 300 milles marins dans le ressort de l'Union, il pourra être ajouté au port ordinaire une surtaxe qui ne pourra pas dépasser la moitié de la taxe générale de l'Union fixée pour les objets de cette catégorie.

Le poids maximum des objets mentionnés ci-dessus est fixé à 250 grammes pour les échantillons et à 1000 grammes pour tous les autres.

Est réservé le droit du Gouvernement de chaque pays de l'Union de ne pas effectuer sur son territoire le transport et la distribution des objets désignés dans le présent article, à l'égard desquels il n'aurait pas été satisfait aux lois, ordonnances et décrets qui règlent les conditions de leur publication et de leur circulation.

Article 5.

Les objets désignés dans l'article 2 pourront être expédiés sous recommandation.

Tout envoi recommandé doit être affranchi.

Le port d'affranchissement des envois recommandés est le même que celui des envois non recommandés.

La taxe à percevoir pour la recommandation et pour les avis de réception ne devra pas dépasser celle admise dans le service interne du pays d'origine.

En cas de perte d'un envoi recommandé et sauf le cas de force majeure, il sera payé une indemnité de 50 francs à l'expéditeur ou, sur la demande de celui ci, au destinataire, par l'Administration dans le territoire ou dans le service maritime de laquelle la perte a eu lieu, c'est-à-dire où la trace de l'objet a disparu, à moins que, d'après la législation de son pays, cette Administration ne soit pas responsable pour la perte d'envois recommandés à l'intérieur.

La payement de cette indemnité aura lieu dans le plus bref délai possible et, au plus tard, dans le délai d'un an, à partir du jour de la réclamation.

Toute réclamation d'indemnité est prescrite, si elle n'a pas été formulée dans le délai d'un an, à partir de la remise à la poste de l'envoi recommandé.

Article 6.

L'affranchissement de tout envoi quelconque ne peut être opéré qu'au moyen de timbres-poste ou enveloppes timbrées valables dans le pays d'origine.

Il ne sera pas donné cours aux journaux et autres imprimés non affranchis ou insuffisamment affranchis. Les autres envois non affranchis ou insuffisamment affranchis seront taxés comme lettres non

1874 affranchies, sauf déduction, s'il y a lieu, de la valeur des enveloppes timbrées ou des timbres-poste employés.

Article 7.

Aucun port supplémentaire ne sera perçu pour la réexpédition d'envois postaux dans l'intérieur de l'Union.

Seulement, dans le cas où un envoi du service interne de l'un des pays de l'Union entrerait, par suite d'une réexpédition, dans le service d'un autre pays de l'Union, l'Administration du lieu de destination ajoutera sa taxe interne.

Article 8.

Les correspondances officielles relatives au service des postes sont exemptes du port. Sauf cette exception, il n'est admis ni franchise, ni modération de port.

Article 9.

Chaque Administration gardera en entier les sommes qu'elle aura perçues en vertu des articles 3, 4, 5, 6 et 7 ci-dessus. En conséquence, il n'y aura pas lieu de ce chef à un décompte entre les diverses Administrations de l'Union.

Les lettres et les autres envois postaux ne pourront, dans le pays d'origine comme dans celui de destination, être frappés à la charge des expéditeurs ou des destinataires, d'aucune taxe ni d'aucun droit postal autres que ceux prévus par les articles susmentionnés.

Article 10.

La liberté du transit est garantie dans le territoire entier de l'Union.

En conséquence, il y aura pleine et entière liberté d'échange, les diverses Administrations postales de l'Union pouvant s'expédier réciproquement, en transit par les pays intermédiaires, tant des dépêches closes que des correspondances à découvert, suivant les besoins du trafic et les convenances du service postal.

Les dépêches closes et les correspondances à découvert doivent toujours être dirigées par les voies les plus rapides dont les Administrations postales disposent.

Lorsque plusieurs routes présentent les mêmes conditions de célérité, l'Administration expéditrice a le choix de la route à suivre.

Il est obligatoire d'expédier en dépêches closes, toutes les fois que le nombre des lettres et autres envois postaux est de nature à entraver les opérations du bureau réexpéditeur, d'après les déclarations de l'Administration interessée.

L'office expéditeur payera à l'Administration du territoire de transit une bonification de 2 francs par kilogramme pour les lettres

et de 25 centimes par kilogramme pour les envois spécifiés à l'ar- 1874
ticle 4, poids net, soit que le transit ait lieu en dépêches closes, soit qu'il se fasse à découvert.

Cette bonification peut être portée à 4 francs pour les lettres et à 50 centimes pour les envois spécifiés à l'article 4, lorsqu'il s'agit d'un transit de plus de 750 kilomètres sur le territoire d'une même Administration.

Il est entendu toutefois que partout où le transit est déjà actuellement gratuit ou soumis à des taxes moins élevées, ces conditions seront maintenues.

Dans les cas où le transit aurait lieu par mer sur un parcours de plus de 300 milles marins dans le ressort de l'Union, l'Administration par les soins de laquelle ce service maritime est organisé aura droit à la bonification des frais de ce transport.

Les membres de l'Union s'engagent à réduire ces frais dans la mesure du possible. La bonification que l'Office qui pourvoit au transport maritime pourra réclamer de ce chef de l'Office expéditeur ne devra pas dépasser 6 francs 50 centimes par kilogramme pour les lettres, et 50 centimes par kilogramme pour les envois spécifiés à l'article 4 (poids net).

Dans aucun cas ces frais ne pourront être supérieurs à ceux bonifiés maintenant. En conséquence, il ne sera payé aucune bonification sur les routes postales maritimes où il n'en est pas payé actuellement.

Pour établir le poids des correspondances transitant, soit en dépêches closes, soit à découvert, il sera fait à des époques qui seront déterminées d'un commun accord, une statistique de ces envois pendant deux semaines. Jusqu'à révision, le résultat de ce travail servira de base aux comptes des Administrations entre elles.

Chaque Office pourra demander la révision:

1° en cas de modification importante dans le cours des correspondances;

2° à l'expiration d'une année après la date de la dernière constatation.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables à la Malle des Indes, ni aux transports à effectuer à travers le territoire États-Unis d'Amérique par les chemins de fer entre New-York et San-Francisco. Ces services continueront à faire l'objet d'arrangements particuliers entre les Administrations intéressées.

Article 11.

Les relations des pays de l'Union avec des pays étrangers à celle-ci seront régies par les conventions particulières qui existent actuellement ou qui seront conclues entre eux.

1874 Les taxes à percevoir pour le transport au-delà des limites de l'Union seront déterminées par ces conventions; elles seront ajoutées, le cas échéant, à la taxe de l'Union.

En conformité des dispositions de l'article 9, la taxe de l'Union sera attribuée de la manière suivante:

1° L'Office expéditeur de l'Union gardera en entier la taxe de l'Union pour les correspondances affranchies à destination des pays étrangers.

2° L'Office destinataire de l'Union gardera en entier la taxe de l'Union pour les correspondances non affranchies originaires des pays étrangers.

3° L'Office de l'Union qui échange des dépêches closes avec des pays étrangers gardera en entier la taxe de l'Union pour les correspondances affranchies originaires des pays étrangers et pour les correspondances non affranchies à destination des pays étrangers.

Dans les cas désignés sous les N°s 1, 2 et 3, l'Office qui échange les dépêches, n'a droit à aucune bonification pour le transit. Dans tous les autres cas, les frais de transit seront payés d'après les dispositions de l'article 10.

Article 12.

Le service des lettres avec valeur déclarée et celui des mandats de poste feront l'objet d'arrangements ultérieurs entre les divers pays ou groupes de pays de l'Union.

Article 13.

Les Administrations postales des divers pays qui composent l'Union sont compétentes pour arrêter d'un commun accord, dans un règlement, toutes les mesures d'ordre et détail nécessaires en vue de l'exécution du présent traité. Il est entendu que les dispositions de ce règlement pourront toujours être modifiées d'un commun accord entre les Administrations de l'Union.

Les différentes Administrations peuvent prendre entre elles les arrangements nécessaires au sujet des questions qui ne concernent pas l'ensemble de l'Union, comme le règlement des rapports à la frontière, la fixation de rayons limitrophes avec taxe réduite, les conditions de l'échange des mandats de poste et des lettres avec valeur déclarée, etc.

Article 14.

Les stipulations du présent traité ne portent ni altération à la législation postale interne de chaque pays, ne restriction au droit des parties contractantes de maintenir et de conclure des traités, ainsi que de maintenir et d'établir des unions plus restreintes en vue d'une amélioration progressive des relations postales.

Article 15. 1874

Il sera organisé, sous le nom de „Bureau international de l'Union générale des postes", un office central qui fonctionnera sous la haute surveillance d'une Administration postale désignée par le Congrès, et dont les frais seront supportés par toutes les Administrations des États contractants.

Ce bureau sera chargé de coordonner, de publier et de distribuer les renseignements de toute nature qui intéressent le service international des postes, d'émettre, à la demande des parties en cause, un avis sur les questions litigieuses, d'instruire les demandes de modification au règlement d'exécution, de notifier les changements adoptés, de faciliter les opérations de la comptabilité internationale, notamment dans les relations prévues à l'article 10 ci-dessus et, en général, de procéder aux études et aux travaux dont il serait saisi dans l'intérêt de l'Union postale.

Article 16.

En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs membres de l'Union relativement à l'intreprétation du présent traité, la question en litige devra être réglée par jugement arbitral; à cet effet, chacune des Administration en cause choisira un autre membre de l'Union qui ne soit pas intéressé dans l'affaire.

La décision des arbitres sera donnée à la mojorité absolue des voix.

En cas de partage des voix, les arbitres choisiront, pour trancher le différend, une autre Administration également désintéressée dans le litige.

Article 17.

L'entrée dans l'Union des pays d'outre-mer n'en faisant pas encore partie sera admise aux conditions suivantes:

1° Ils déposeront leur déclaration entre les mains de l'Administration chargée de la gestion du Bureau international de l'Union.

2° Ils se soumettront aux stipulations du traité de l'Union, sauf entente ultérieure au sujet des frais de transport maritime.

3° Leur adhésion à l'Union doit être précedée d'une entente entre les Administrations ayant des conventions postales ou des relations directes avec eux.

4° Pour amener cette entente, l'Administration gérante convoquera, le cas échéant, une réunion des Administrations intéressées et de l'Administration qui demande l'accès.

5° L'entente établi, l'Administration gérante en avisera tous les membres de l'Union générale des postes.

6° Si dans un délai de six semaines à partir de la date de cette communication, des objections ne sont pas présentées, l'adhésion sera

1874 considérée comme accomplie et il en sera fait communication par l'Administration gérante à l'Administration adhérente. L'adhésion définitive sera constatée par un acte diplomatique entre le Gouvernement de l'Administration gérante et le Gouvernement de l'Administration admise dans l'Union.

Article 18.

Tous les trois ans au moins, un Congrès de plénipotentiaires des pays participant au traité sera réuni en vue de perfectionner le système de l'Union, d'y introduire les améliorations jugées nécessaires et de discuter les affaires communes.

Chaque pays a une voix.

Chaque pays peut se faire représenter, soit par un ou par plusieurs délégués, soit par la délégation d'un autre pays.

Toutefois, il est entendu que le délégué ou les délégués d'un pays ne pourront être chargés que de la représentation de deux pays, y compris celui qu'ils représentent.

La prochaine réunion aura lieu à Paris en 1877.

Toutefois, l'époque de cette réunion sera avancée, si la demande en est faite par le tiers au moins des membres de l'Union.

Article 19.

Le présent traité entrera en vigueur le 1 juillet 1875.

Il est conclu pour trois ans, à partir de cette date. Passé ce terme, il sera considéré comme indéfinement prolongé, mais chaque partie contractante aura le droit de se retirer de l'Union, moyennant un avertissement donné une année à l'avance.

Article 20.

Sont abrogées, à partir du jour de la mise à exécution du présent traité, toutes les dispositions des traités spéciaux conclus entre les divers pays et Administrations, pour autant qu'elles ne seraient pas conciliables avec les termes du présent traité et sans préjudice des dispositions de l'article 14.

Le présent traité sera ratifié aussitôt que faire se pourra et, au plus tard, trois mois avant la date de sa mise à exécution. Les actes de ratification seront échangées à Berne.

En foi de quoi les plénipotentiaires des Gouvernements des pays ci-dessus énumérés l'ont signé à Berne, le 9 octobre 1874.

Pour l'Autriche:	Le Baron *de Kolbensteiner. Pilhal.*
„ la Hongrie:	M. *Gervay.* P. *Heim.*
„ l'Allemagne:	*Stephan. Günther.*
„ la Belgique:	*Fassiaux. Vinchent.* J. *Gife.*
„ le Danemark:	*Fenger.*

Pour l'Égypte:	*Muzzi Bey.*	1874
„ l'Espagne:	Angel *Mansi.* Emilio C. *de Navasques.*	
„ les États-Unis d'Amérique:	Joseph H. *Blackfan.*	
„ la France:		
„ la Grande-Bretagne:	W. J. *Page.*	
„ la Grèce:	A. *Mansolas.* A. H. *Bétant.*	
„ l'Italie:	*Tantesio.*	
„ le Luxembourg:	V. *de Roebe.*	
„ la Norvége:	C. *Oppen.*	
„ les Pays-Bas:	*Hofstede.* B. *Sweerts de Landas Wyborgh.*	
„ le Portugal:	Eduardo *Lessa.*	
„ la Roumanie:	Georges F. *Lahovari.*	
„ la Russie:	Baron *Velho.* Georges *Poggenpohl.*	
„ la Servie:	Mladen Z. *Radojkovitch.*	
„ la Suède:	W. *Roos.*	
„ la Suisse:	Eugène *Borel. Naeff.* Dr. J. *Heer.*	
„ la Turquie:	Yanco *Macridi.*	

Nos visis perpensisque omnibus et singulis tractatus hujus articulis, illos omnes ratos gratosque habere hisce profitemur ac declaramus, verbo Nostro Caesareo Regio pro Nobis Notrisque successoribus spondentes, Nos ea omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos, nec, ut illis ulla ratione a Notris contraveniatur, permissuros esse.

In quorum fidem praesentes ratihabitionis tabulas, quae Bernae reponentur atque Regimini cuique tractatum hunc signanti ratificationis loco erunt, manu Nostra signavimus sigilloque Nostro appresso muniri jussimus.

Dabantur in urbe Nostra Vienna die vigesima nona mensis Martii anno millesimo octingentesimo septuagesimo quarto, Regnorum Nostrorum vigesimo septimo.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Andrássy m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Josephus eques *a Schwegel* m. p.,

Consiliarius aulicus ac ministerialis.

Protocole final.

Les soussignés, plénipotentiaires des Gouvernements des pays qui ont signé aujourd'hui le traité concernant la création d'une Union générale des postes, sont convenus de ce qui suit:

1874 Dans les cas où le Gouvernement français, qui s'est réservé le protocole ouvert et qui figure en conséquence au nombre des parties contractantes au traité sans y avoir encore donné son adhésion, ne se déciderait pas à le signer, ce traité n'en sera pas moins définitif et obligatoire pour toutes les autres parties contractantes dont les représentants l'ont signé aujourd'hui.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ci-dessous ont dressé le présent protocole final, qui aura la même force et la même valeur que si les dispositions qu'il contient étaient insérées dans le traité lui-même, et ils l'ont signé, en un exemplaire, qui restera déposé aux archives du Gouvernement de la Confédération suisse et dont une copie sera remise à chaque partie.

Berne, le 9 octobre 1874.

Pour l'Autriche:	Le Baron *de Kolbensteiner. Pilhal.*
„ la Hongrie:	M. *Gervay.* P. *Heim.*
„ l'Allemagne:	*Stephan. Günther.*
„ la Belgique:	*Fassiaux. Vinchent.* J. *Gife.*
„ le Danemark:	*Fenger.*
„ l'Égypte:	*Muzzi Bey.*
„ l'Espagne:	Angel *Mansi.* Emilio C. *de Navasques.*
„ les États-Unis d'Amérique:	Joseph H. *Blackfan.*
„ la Grande-Bretagne:	W. J. *Page.*
„ la Grèce:	A. *Mansolas.* A. H. *Bétant.*
„ l'Italie:	*Tantesio.*
„ le Luxembourg:	V. *de Roebe.*
„ la Norvége:	C. *Oppen.*
„ les Pays-Bas:	*Hofstede.* B. *Sweerts de Landas Wyborgh.*
„ le Portugal:	Eduardo *Lessa.*
„ la Roumanie:	Georges F. *Lahovari.*
„ la Russie:	Baron *Velho.* Georges *Poggenpohl.*
„ la Servie:	Mladen Z. *Radojkovitch.*
„ la Suède:	W. *Roos.*
„ la Suisse:	Eugène *Borel. Naeff.* Dr. J. *Heer.*
„ la Turquie:	Yanco *Macridi.*

Reglement de détail et d'ordre pour l'exécution du traité concernant la création d'une Union générale des Postes, conclu à Berne, le 9 octobre 1874.

Les soussignés, vu l'article 13 du traité concernant la création d'une Union générale des Postes, du 9 octobre 1874, ont, au nom

de leurs Administrations respectives, arrêté d'un commun accord les 1874
mesures suivantes, pour assurer l'exécution du dit traité:

I.

Taxes des correspondances dans l'Union.

Les Administrations faisant partie de l'Union se communiqueront réciproquement les taxes qu'elles auront adoptées en conformité des articles 3, 4 et 5 du traité pour les lettres affranchies et non affranchies et pour les autres objets affranchis originaires et à destination de l'Union, ainsi que les prix de transport applicables aux services territoriaux et maritimes de l'intérieur de l'Union, en vertu des §§ 6, 7, 9 et 10 de l'article 10 du traité. Toute modification apportée ultérieurement dans la fixation de ces taxes ou prix devra être notifiée sans retard.

II.

Échange en dépêches closes.

L'échange des correspondances en dépêches closes entre les Administrations de l'Union sera réglé d'un commun accord et selon les nécessités du service entre les Administrations en cause. S'il s'agit d'un échange à faire par l'entremise d'un ou de plusieurs pays tiers, les Administrations de ces pays devront en être prévenues en temps opportun.

III.

Application des timbres.

1° Les correspondances à échanger réciproquement seront frappées, à la partie supérieure de la suscription, d'un timbre indiquant le lieu d'origine et la date du dépôt à la poste.

2° Les correspondances non affranchies ou insuffisamment affranchies seront en outre frappées du timbre „T“ (Taxe à payer) dont l'application incombera à l'office du pays d'origine.

3° Les objets recommandés porteront l'empreinte du timbre spécial adopté pour les envois de l'espèce par le pays d'origine.

4° Les diverses Administrations se communiqueront, par l'entremise du Bureau international, une empreinte de ce dernier timbre.

5° Tout objet de correspondance ne portant pas le timbre „T“ sera considéré comme affranchi jusqu'à destination et traité en conséquence, sauf erreur évidente.

IV.

Indication du nombre de ports.

1° Lorsqu'une lettre ou tout autre objet de correspondance sera passible, en raison de son poids, de plus d'un port simple,

1874 l'Office expéditeur indiquera à l'angle gauche supérieur de la suscription, en chiffres ordinaires, le nombre de ports perçus ou à percevoir.

2° Cette mesure ne sera pas de rigueur pour les correspondances dûment affranchies à destination d'un pays de l'Union.

V.

Affranchissement insuffisant.

1° Lorsqu'un objet sera insuffisamment affranchi au moyen de timbres-poste, l'Office expéditeur devra indiquer en chiffres noirs, apposés à côté des timbres-poste, la valeur totale de ceux-ci. Cette valeur sera exprimée en francs et centimes.

2° Dans le cas où il aurait été fait usage de timbres-poste non valables dans le pays d'origine, il n'en sera tenu aucun compte. Cette circonstance sera indiquée par le chiffre zéro „0" placé à côté des timbres-poste.

3° L'Office du lieu de destination frappera les objets insuffisamment affranchis du complément de la taxe due, à concurrence du prix d'une lettre non affranchie du même poids. Au besoin on forcera les fractions jusqu'à l'unité monétaire de perception employée dans le pays de destination.

VI.

Feuilles d'avis.

1° Les feuilles d'avis pour les échanges directs entre deux Administrations seront conformes au modèle joint au présent règlement. sub lit. *A*.

2° Il ne sera fait aucune mention dans la feuille d'avis des correspondances de toute nature, affranchies, non affranchies ou insuffisamment affranchies, originaires d'un pays de l'Union et à destination d'un autre de ces pays, non plus que des correspondances affranchies de l'étranger à destination de l'Union ou non affranchies de l'Union à destination de l'étranger.

3° Pour les autres correspondances, on mentionnera:

1° Au tableau N° I le montant total des taxes étrangères sur les correspondances non affranchies et le montant des débours sur les correspondances réexpédiées dont il devra être tenu compte à l'Office envoyeur.

2° Au tableau N° II le montant total des taxes et, le cas échéant, des droits de recommandation étrangers, sur les correspondances affranchies, qui seront à bonifier à l'Office destinataire ou de sortie de l'Union.

4° Les taxes ou débours à inscrire au tableau N° I seront indiqués sur chaque objet au crayon bleu, à l'angle gauche inférieur de l'adresse.

5° Les taxes et droits à porter en compte au tableau N° II 1874
seront inscrits au crayon rouge sur chaque objet, à l'angle gauche inférieur de l'adresse.

6° Au tableau N° III on inscrira, avec les détails que ce tableau comporte, les dépêches closes en transit qui accompagnent les envois directs.

7° Les objets recommandés seront inscrits au tableau N° IV de la feuille d'avis avec les détails suivants: le nom du bureau d'origine, le nom du destinataire et le lieu de destination ou seulement le nom du bureau d'origine et le numéro d'inscription de l'objet à ce bureau, le montant du port et des droits de recommandation étrangers à bonifier, le cas échéant, à l'Office destinataire ou de sortie de l'Union.

8° Lorsque le nombre d'objets recommandés à expédier habituellement d'un bureau d'échange à un autre le comportera, il pourra être introduit une liste spéciale et détachée pour remplacer le tableau N° IV de la feuille d'avis.

9° Les taxes, bonifications et débours seront exprimés en francs et centimes.

10° Si, pour faciliter les opérations de compte, il était jugé nécessaire dans certaines relations de créer des rubriques nouvelles aux tableaux N° I et II de la feuille d'avis, la mesure pourra être introduite après une entente entre les Administrations intéressées. Le cas échéant, les modèles de comptes seront mis en rapport avec la contexture des feuilles d'avis.

VII.

Expédition d'objets recommandés.

1° Les objets recommandés seront réunis en un paquet distinct qui devra être convenablement enveloppé et cacheté de manière à en préserver le contenu.

2° Ce paquet, entouré de la feuille d'avis, sera placé au centre de la dépêche.

VIII.

Confection des dépêches.

1° Toute dépêche échangée entre des bureaux de l'Union, après avoir été ficelée intérieurement, devra être enveloppée de papier fort en quantité suffisante pour éviter toute détérioration du contenu, puis ficelée extérieurement et cachetée à la cire ou au moyen d'un cachet en papier gommé avec l'empreinte du cachet du bureau. Elle sera munie d'une suscription imprimée portant en petits caractères le nom du bureau expéditeur et en caractères plus forts le nom du bureau destinataire: „de . . . . “ „pour . . . . “

1874 2° Si le volume de la dépêche le comporte, elle devra être renfermée dans un sac convenablement fermé et cacheté.

3° Les sacs devront être renvoyés au bureau expéditeur par le prochain courrier.

IX.

Vérification des dépêches.

1° Le bureau d'échange qui recevra une dépêche constatera en premier lieu si les inscriptions sur la feuille d'avis (débours, bonifications, dépêches closes en transit, objets recommandés) sont exactes.

2° S'il reconnaît des erreurs ou des omissions, il opère immédiatement les rectifications nécessaires sur les feuilles ou listes, en ayant soin de biffer les indications erronées d'un trait de plume, de manière à pouvoir reconnaître les inscriptions primitives.

3° Ces rectifications devront s'opérer par le concours de deux agents. A moins d'une erreur évidente, elles prévaudront sur la déclaration originale.

4° Un bulletin de vérification, conforme au modèle ci-annexé, sub litt. *B*, sera dressé par le bureau destinataire et envoyé sans délai, sous recommandation d'office, au bureau expéditeur.

5° Celui-ci, après examen, le renverra avec ses observations, s'il y a lieu.

6° En cas de manque d'une dépêche, d'un objet recommandé ou de la feuille d'avis, le fait sera constaté immédiatement dans la forme voulue par deux agents du bureau d'échange destinataire, et porté à la connaissance du bureau d'échange expéditeur, au moyen du bulletin de vérification; et, si le cas le comporte, celui-ci devra en outre être avisé par télégramme.

7° Dans le cas où le bureau destinataire n'aurait pas fait parvenir par le premier courrier au bureau expéditeur un bulletin de vérification constatant des erreurs ou des irrégularités quelconques, l'absence de ce document vaudra comme accusé de réception de la dépêche et de son contenu, jusqu'à preuve du contraire.

X.

Objets recommandés. Conditions de forme et de fermeture.

Aucune condition de forme ou de fermeture n'est exigée pour les objets recommandés. Chaque Office aura la faculté d'appliquer à ces envois les règles établies dans son service intérieur.

XI. 1874

Journaux et imprimés. Conditions de forme.

1° Pour jouir de la modération de port qui leur est attribuée par l'article 4 du traité, les livres, les journaux, les imprimés et les autres objets assimilés devront être placés sous bande ou dans une enveloppe ouverte, ou bien simplement pliés de manière à pouvoir être facilement vérifiés, et, sauf les exceptions suivantes, ils ne pourront contenir aucune écriture, chiffre ou signe quelconque fait à la main.

2° Les épreuves d'imprimerie ou de compositions musicales pourront porter des corrections à la plume se rapportant exclusivement au texte ou à la confection de l'ouvrage. Il sera permis d'y annexer les manuscrits.

3° Les circulaires, avis, etc., pourront être revêtus de la signature de l'envoyeur avec sa qualité et porter l'indication du lieu d'origine et de la date d'envoi.

4° Les livres seront admis avec une dédicace ou un hommage de l'auteur, inscrits à la main.

5° Il sera permis de marquer d'un simple trait les passages du texte sur lesquels on désire appeler l'attention.

6° Les cotes et prix courants de bourses ou de marchés imprimés, lithographiés ou autographiés pourront être admis avec des prix ajoutés à la main ou au moyen d'une impression quelconque.

7° Il ne sera admis aucune autre addition faite à la main, pas plus que celles produites au moyen de caractères typographiques, lorsque celles-ci auraient pour effet d'enlever à l'imprimé son caractère de généralité.

8° Les objets susmentionnés qui ne réuniraient pas les conditions requises ci-dessus seront considérés comme lettres non affranchies et taxés en conséquence, à l'exception seulement des journaux et des imprimés, tels que les circulaires, les avis, etc., auxquels il ne sera pas donné cours, le cas échéant.

XII.

Échantillons. Conditions de forme.

1° Les échantillons de marchandises ne seront admis à bénéficier de la modération de port qui leur est attribuée par l'article 4 du traité que sous les conditions suivantes:

2° Ils devront être placés dans des sacs, des boîtes ou des enveloppes mobiles, de manière à permettre une facile vérification.

3° Ils ne pourront avoir aucune valeur marchande, ni porter aucune écriture à la main que le nom ou la raison sociale de l'envoyeur, l'adresse du destinataire, une marque de fabrique ou de marchand, des numéros d'ordre et des prix.

1874 4° Il est interdit de réunir ces objets à une lettre ou à un envoi d'une autre nature, sauf le cas où ils feraient partie intégrante d'un ouvrage spécial.

5° Les échantillons qui ne rempliraient pas les conditions requises, seront taxés comme lettres, sauf ceux qui auraient une valeur. Ces derniers ne seront pas expédiés, non plus que ceux dont le transport offrirait des inconvénients ou du danger.

XIII.

Papiers d'affaires.

1° Seront considérés comme papiers d'affaires et admis comme tels à la modération de port consacrée par l'article 4 du traité, les actes de tout genre dressés par les officiers ministériels, les lettres de voiture, les différents documents de service des compagnies d'assurance, les copies ou extraits d'actes sous seing privé écrits sur papier timbré ou non timbré, les partitions ou feuilles de musique manuscrites et généralement toutes les pièces et tous les documents écrits à la main qui n'ont pas le caractère d'une correspondance actuelle et personnelle.

2° Les papiers d'affaires devront être expédiés sous une bande mobile et conditionnés de manière à pouvoir être facilement vérifiés.

3° Les envois qui ne rempliraient pas les conditions énoncées ci-dessus seront considérés comme lettres non affranchies et taxés en conséquence.

XIV.

Correspondance avec les pays étrangers.

1° Les Offices de l'Union qui ont des relations régulières établies avec des pays situés en dehors de l'Union, admettront tous les autres Offices à profiter de ces relations pour l'échange de leurs correspondances, contre payement des taxes dues pour le transport en dehors des limites de l'Union.

2° Ils auront, en conséquence, à fournir aux Offices intéressés un tableau conforme au modèle joint au présent règlement, sub lit. C, et qui indiquera les conditions de prix auxquelles pourront être échangées les correspondances à expédier ou à recevoir par les dites voies.

3° Les changements introduits dans ces conditions devront être notifiés en temps opportun.

XV.

Correspondances mal dirigées.

Les objets de toute nature mal dirigés seront, sans aucun délai, réexpédiés par la voie la plus directe vers leur destination, contre

remboursement ou bonification, s'il y a lieu, des taxes pour lesquelles 1874
ils auraient été portés en compte.

XVI.

Rebuts.

1° Les correspondances qui seront tombées en rebut pour quelque cause que ce soit devront être renvoyées aussitôt après leur mise en rebut par l'intermédiaire des bureaux d'échange respectifs.

2° Les rebuts renvoyés seront enliassés séparément et pourvus d'une étiquette portant le mot „rebuts".

3° Ceux des dits objets qui auront été affranchies seront livrés sans aucun compte.

4° Les lettres non affranchies ou insuffisamment affranchies seront également livrées sans compte, pour autant qu'elles sont originaires d'un pays de l'Union.

5° Celles des dites correspondances qui se trouveraient grevées de débours seront portées au crédit de l'Office qui en fait le renvoi (tableau N° I de la feuille d'avis).

XVII.

Comptabilité.

1° Chaque Administration fera établir mensuellement, pour chaque dépêche reçue, un état conforme au modèle annexé au présent règlement, sub lit. *D*, comprenant les correspondances inscrites aux feuilles d'avis de ses correspondants.

2° Ces états seront ensuite récapitulés dans un compte conforme au modèle lit. *E*.

3° Le compte accompagné des états et des feuilles d'avis (dont on détachera la tableau N° IV) sera soumis à la vérification de l'Office correspondant, dans le courant du mois qui suit celui auquel il se rapporte.

4° Les comptes mensuels, après avoir été vérifiés et acceptés de part et d'autre, seront résumés en un compte général trimestriel par les soins de l'Administration de celui des deux pays qui sera placé le premier dans l'ordre alphabétique, sauf autre arrangement à prendre à cet égard par les Administrations intéressés.

5° Ces divers comptes seront établis en francs et centimes.

6° Le solde résultant du compte général sera payé au pays créditeur en francs effectifs au moyen de traites tirées sur des places à désigner d'avance et d'un commun accord.

XVIII.

Périodes de statistique.

1° La statistique générale à établir en vertu de l'article 10, § 12, du traité pour régler le payement des droits de transit sera

1874 dressée en premier lieu, pendant sept jours consecutifs chaque fois, à partir du 1er août 1875 et du 1er décembre de la même année. Elle servira de base pour les payements à faire, jusqu'au 30 juin 1876.

2° Pour les statistiques à établir ultérieurement, elles se feront à partir du 1er juin et du 1er décembre.

3° Il sera procédé à ces opérations de statistique conformément aux dispositions des articles XIX à XXIII suivants.

XIX.

Statistique du transit à découvert.

1° L'Office servant d'intermédiaire pour la transmission des correspondances en transit à découvert, reçues directement d'un autre Office, dressera d'avance, pour chaque relation, un tableau d'après le formulaire lit. *F*, dans lequel il indiquera, en distinguant au besoin les diverses voies d'acheminement, les prix de transit, au poids, à payer à tous les pays intermédiaires à partir de la frontière de sortie de l'Office expéditeur jusqu'à la frontière d'entrée de l'Office destinataire. Au besoin, il se renseignera en temps utile, auprès des Offices des pays à traverser, sur les voies que devront suivre les correspondances et sur les prix à leur appliquer.

2° Après avoir dressé ce formulaire, le dit Office en remettra un double à l'Office expéditeur intéressé, pour servir de base à un décompte spécial à établir entre eux du chef de ce transit.

3° Le bureau d'échange expéditeur renseignera dans un tableau d'après le formulaire lit *G*, qu'il joindra à son envoi, le poids global, en deux catégories, des correspondances qu'il livrera en transit au bureau d'échange correspondant, et celui-ci, après vérification, prendra livraison de ces correspondances pour les acheminer vers leurs destinations en les confondant avec les siennes propres pour le payement des droits de transit ultérieurs.

4° Le décompte particulier dont il est question ci-dessus sera dressé par l'Office qui reçoit les correspondances en transit, et soumis à la vérification de l'Office expéditeur.

XX.

Statistique du transit en dépêches closes.

1° Les correspondances expédiées en dépêches closes à travers le territoire d'un ou de plusieurs autres Offices devront faire l'objet d'un relevé, formulaire lit. *H*. Le bureau d'échange expéditeur inscrira à la feuille d'avis pour le bureau d'échange destinataire de la dépêche, le poids net des lettres et celui des imprimés, etc., sans distinction de l'origine de ces correspondances. Ces indications seront vérifiées par le bureau destinataire, lequel aura à établir, à la fin de la période

de statistique, le relevé mentionné ci-dessus, en autant d'expéditions 1874
qu'il y aura d'Offices intéressés, y compris celui du lieu de départ.

2° Ces relevés seront soumis à la vérification du bureau expéditeur et, après avoir été acceptées par lui, il en sera envoyé un exemplaire à chacun des Offices intermédiaires.

XXI.

Comptes du transit.

Le tableau lit. *G* et le relevé lit. *H* seront résumés dans un compte particulier, par lequel on établira le prix annuel de transit revenant à chaque Office, en multipliant par 26 les totaux réunis des deux périodes. Le soin d'établir ce compte incombera à l'Office créditeur, sauf autre arrangement à intervenir d'un commun accord.

XXII.

Transit des cartes-correspondance.

Les cartes-correspondance seront assimilées aux lettres en ce qui concerne le payement des droits de transit. Ces objets devront en conséquence être compris dans la pesée des lettres.

XXIII.

Exemption des droits de transit.

Sont exempts de la bonification des frais de transit territoriaux et maritimes les correspondances réexpédiés et mal dirigées, les rebuts, les mandats de poste, les pièces de comptabilité et autres documents relatifs au service postal.

XXIV.

Poids des journaux et des imprimés.

Il est admis par mesure d'exception que les États qui, à cause de leur régime intérieur, ne pourraient adopter le type de poids décimal métrique, auront la faculté d'y substituer l'once, avoirdupois (28,3465 grammes) en assimilant une demi-once à 15 grammes et deux onces à 50 grammes, et d'élever, au besoin, la limite du port simple des journaux à quatre onces, mais sous la condition expresse que dans ce dernier cas le port des journaux ne soit pas inférieur à 10 centimes et qu'il soit perçu un port entier par numéro de journal, alors même que plusieurs journaux se trouveraient groupés dans un même envoi.

XXV.

Monnaies, bijoux.

On n'admettra au transport par la poste aucune lettre ou autre envoi qui contiendrait soit de l'or ou de l'argent monnayé, soit des

1874 bijoux ou des effets précieux, soit tout objet quelconque passible de droits de douane.

XXVI.

Cartes-correspondance et lettres non admises au transport.

Il ne sera pas donné cours aux cartes-correspondance qui ne seraient pas complètement affranchies. Chaque Administration aura, en outre, la faculté de ne pas expédier ou de ne pas admettre dans son service les cartes-correspondance portant des inscriptions qui seraient interdites par les dispositions légales ou réglementaires en vigueur dans le pays. Il en sera même pour les lettres et les autres objets de correspondance qui porteraient extérieurement des inscriptions de l'espèce.

XXVII.

Bureau international.

1° L'Administration supérieure des Postes de la Confédération Suisse est désignée pour organiser le Bureau international institué par l'article 15 du traité. Ce bureau commencera à fonctionner aussitôt après l'échange des ratifications du traité.

2° Les frais communs du Bureau international ne doivent pas dépasser, par année, la somme de 75.000 francs, non compris les frais spéciaux auxquels donneront lieu les réunions périodiques du Congrès postal. Cette somme pourra être augmentée ultérieurement, du consentement de toutes les Administrations contractantes.

3° L'Administration désignée par le § 1 ci-dessus surveillera les dépenses du Bureau international, fera les avances nécessaires et établira le compte annuel, qui sera communiqué à toutes les autres Administrations.

4° Pour la répartition des frais, les pays contractants et ceux qui seraient admis ultérieurement à adhérer à l'Union postale, seront divisés en six classes contribuant chacune dans la proportion d'un certain nombre d'unités, savoir:

1re classe	25	unités.
2e „	20	„
3e „	15	„
4e „	10	„
5e „	5	„
6e „	3	„

5° Ces coëfficients seront multipliés par le nombre des pays de chaque classe et la somme des produits ainsi obtenus fournira le nombre d'unités par lequel la dépense totale doit être divisée. Le quotient donnera le montant de l'unité de dépense.

6° Les pays contractants sont classés ainsi qu'il suit, en vue 1874
de la répartition des frais:

1re classe: Allemagne, Autriche-Hongrie, Etats-Unis d'Amérique, France, Grande-Bretagne, Italie, Russie, Turquie;
2e „ Espagne;
3e „ Belgique, Egypte, Pays-Bas, Roumanie, Suède;
4e „ Danemark, Norvége, Portugal, Suisse;
5e „ Grèce, Servie;
6e „ Luxembourg.

7° Le Bureau international servira d'intermédiaire aux notifications régulières et générales qui intéressent les relations internationales. Il recevra également de chaque Administration les documents publiés sur le service intérieur.

8° Chaque Administration fera parvenir dans le 1er semestre de chaque année au Bureau international une série complète des renseignements statistiques se rapportant à l'année précédente, sous forme de tableaux dressés d'après les indications du Bureau international, qui distribuera à cet effet des formules toutes préparées. Il réunira ces renseignements en une statistique générale qui sera distribuée à toutes les Administrations.

9° Le Bureau international rédigera, à l'aide des documents qui sont mis à sa disposition, un journal spécial en langues allemande, anglaise et française.

10° Les numéros de ce journal, de même que tous les documents publiés par le Bureau international, seront distribués aux Administrations de l'Union, dans la proportion du nombre des unités contributives mentionnées au § 4. Les exemplaires et documents supplémentaires qui seraient réclamés seront payés à part d'après leur prix de revient. Les demandes de cette nature devront être formulées en temps opportun.

11° Le Bureau international devra se tenir, en tout temps, à la disposition des membres de l'Union, pour leur fournir, sur les questions relatives au service international des postes, les renseignements spéciaux dont ils pourraient avoir besoin.

12° Lorsqu'il aura soumis aux Administrations la solution d'une question qui réclame l'assentiment de tous les membres de l'Union, ceux qui n'auront point fait parvenir leur réponse dans le délai de quatre mois seront considérés comme consentants.

13° L'Administration du pays où doit siéger le prochain Congrès postal préparera avec le concours du Bureau international les travaux du Congrès.

14° Le directeur du Bureau international assistera aux séances du Congrès et prendra part aux discussions, sans voix délibérative.

1874 15° Il fera, sur sa gestion, un rapport annuel qui sera communiqué à tous les membres de l'Union.

16° La langue officielle du Bureau international sera la langue française.

XXVIII.

Langue.

1° Les feuilles d'avis, les comptes et autres formulaires à l'usage des Administrations de l'Union seront, en règle générale, rédigés en langue française, à moins que les Administrations intéressées n'en disposent autrement par une entente directe.

2° En ce qui concerne la correspondance de service, l'état de choses actuel sera maintenu, sauf autre arrangement à intervenir ultérieurement et d'un commun accord entre les Administrations intéressées.

XXIX.

Ressort de l'Union.

Seront considérés comme appartenant à l'Union générale des postes.

1° L'Islande et les îles Faroë, comme faisant partie du Danemarc.

2° Les îles Baléares, les îles Canaries, les possessions espagnoles de la côte septentrionale d'Afrique et les établissements de poste de l'Espagne sur la côte occidentale du Maroc, comme faisant partie de l'Espagne.

3° L'Algérie, comme faisant partie de la France.

4° L'île de Malte, comme relevant de l'Administration des Postes de la Grande-Bretagne.

5° Madère et les Açores comme faisant partie du Portugal.

6° Le Grand-Duché de Finlande, comme faisant partie intégrante de l'Empire de Russie.

XXX.

Durée du Règlement.

Le présent règlement sera exécutoire à partir du jour de la mise en vigueur du traité du 9 octobre 1874. Il aura la même durée que ce traité, à moins qu'il ne soit modifié d'un commun accord entre les parties intéressées.

Berne, le 9 octobre 1874.

Pour la Hongrie:	M. *Gervay*. P. *Heim*.
„ l'Autriche:	Baron *v. Kolbensteiner*. *Pilhal*.
„ l'Allemagne:	*Stephan*. *Günther*.
„ la Belgique:	M. *Fassiaux*. *Vinchent*. J. *Gife*.

Pour le Danemark:	*Fenger.*	1874
„ l'Égypte:	*Muzzi-Bey.*	
„ l'Espagne:	Angel *Mansi.* Emilio C. *v. Navasques.*	
„ les États-Unis d'Amérique:	Joseph H. *Blackfan.*	
„ la France:		
„ la Grande-Bretagne:	W. J. *Page.*	
„ la Grèce:	A. *Mausolas.* A. H. *Bétant.*	
„ l'Italie:	*Tantesio.*	
„ le Louxembourg:	V. *de Roebe.*	
„ la Norvége:	C. *Oppen.*	
„ les Pays-Pas:	*Hofstede.* B. *Sweerts de Landas Wyborgh.*	
„ le Portugal:	Eduardo *Lessa.*	
„ la Roumanie:	Georges F. *Lahovari.*	
„ la Russie:	Baron *Velho.* Georges *Poggenpohl.*	
„ la Servie:	Mladen Z. *Radojkovitch.*	
„ la Suède:	W. *Roos.*	
„ la Suisse:	Eugène *Borel. Naeff.* Dr. J. *Heer.*	
„ la Turquie:	Yanco *Macridi.*	

Pour Copie conforme:

Berne, le 6 janvier 1875.

La Chancellerie fédérale suisse:

(L. S.) *Schiess.*

Die Echtheit nebenstehender Unterschrift des schweizerischen Bundeskanzlers Herrn Schiess wird hiermit beglaubigt.

Bern, am 11. Jänner 1875.

Der k. u. k. Gesandte:

Ottenfels.

1874

815.

15/3 octobre 1874.

Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Russie pour l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclu à St. Pétersbourg. Ratifié le 2 juillet 1875. Ratifications échangées à St. Pétersbourg, le 30/18 juillet 1875.

(R. G. B. 1875, Nr. 128.)

Staatsvertrag vom 15./3. October 1874, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Kaiserthume Russland wegen gegenseitiger Auslieferung von Verbrechern. Abgeschlossen zu St. Petersburg am 15./3. October 1874, von Seiner k und k. Apostolischen Majestät ratificirt am 2. Juli 1875, in den beiderseitigen Ratificationen ausgewechselt in St. Petersburg am 30./18. Juli 1875.

Nos Franciscus Josephus Primus, divina favente clementia Austriae Imperator; Apostolicus Rex Hungarie, Rex Bohemiae etc. etc.

Notum testatumque omnibus ac singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

Posteaquam a Plenipotentiario Nostro atque illo Majestatis Suae Russiae Imperatoris, praevie collatis consiliis mutuisque deliberationibus, Conventio de mutua maleficorum extraditione Petropoli die decimo quinto mensis Octobris anni millesimi octingentesimi septuagesimi quarti, inita et signata fuit, tenoris sequentis:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie, et

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies,

ayant jugé utile de régler par une convention l'extradition des malfaiteurs entre Leurs États respectifs ont nommé à cet effet pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche:

Son Général de Cavalerie, Conseiller Privé Actuel et Chambellan Ferdinand Baron de Langenau, Ambassadeur Extraordinaire auprès de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, Grand Croix de l'Ordre de Léopold, Chevalier des Ordres de la Couronne de Fer de 1re Classe, de St. Alexandre Nevsky, de St. Anne de 1re Classe, de St. Wladimir de 3me Classe avec les glaives etc., et

Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Son Conseiller Privé Actuel Wladimir de Westmann, Adjoint du Ministre, dirigeant le Ministère des Affaires Étrangères, Chevalier des Ordres de St. Alexandre Nevsky, de l'Aigle Blanc, de St.

Wladimir de la 2de Classe, de St. Anne de la 1re Classe, orné de la Couronne Impériale, de St. Stanislas de la 1re Classe, Grand Croix de l'Ordre de Léopold, Commandeur de l'Ordre de la Couronne de Fer d'Autriche et Grand Croix de plusieurs autres Ordres étrangers; 1874

lesquels après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et dûe forme, ont arrêté et signé les articles suivants:

Article I.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se livrer réciproquement, à l'exception de leurs sujets, les individus poursuivis ou condamnés par les autorités judiciaires de l'une des Hautes Parties contractantes pour un des actes punissables mentionnés à l'article II ci-dessous, et qui se seront réfugiés sur le territoire de l'autre Partie.

Article II.

L'extradition n'aura lieu que dans le cas de condamnation ou de poursuite pour une action volontaire, commise hors du territoire de l'État auquel l'extradition est demandée et qui, d'après la législation de l'État requérant et de l'État requis peut entraîner une peine plus grave que celle d'un an d'emprisonnement.

Avec cette restriction l'extradition aura lieu pour les actions punissables suivantes y compris le cas de tentative et de participation, savoir:

1° Toute sorte d'homicide volontaire, blessures et lésions volontaires.

2° Bigamie, rapt, viol, avortement, attentat à la pudeur commis avec violence, attentat à la pudeur commis sans violence, sur la personne ou à l'aide de la personne d'un enfant de l'un ou de l'autre sexe, agé de moins de 14 ans, prostitution ou corruption de mineurs par les parents ou toute autre personne chargée de leur surveillance.

3° Enlèvement, recel, suppression, substitution ou supposition d'enfant, exposition ou délaissement d'enfant.

4° Incendie.

5° Dommages apportés volontairement aux chemins de fer, télégraphes, mines, digues ou autres constructions hydro-techniques, navires et tout acte volontaire qui en aura rendu dangereux l'usage ou l'exploitation.

6° Extorsion, association de malfaiteurs, rapine, vol.

7° Contrefaçon, introduction, émission de monnaie fausse ou altérée, ainsi que de papier-monnaie faux ou altéré, contrefaçon de rentes ou obligations sur l'État, de billets de banque ou de tout autre effet public; introduction ou usage de ces mêmes titres.

Contrefaçon d'actes souverains, de sceaux, poinçons, timbres et marques de l'État ou des administrations publiques et usage de ces objets contrefaits.

1874 Faux en écriture publique ou authentique, privée, de commerce ou de banque et usage d'écritures falsifiées.

8° Faux témoignage, fausse expertise, provocations de témoins et d'experts à commettre de faux témoignages, calomnie.

9° Soustractions (Veruntreuung) commises par des officiers ou dépositaires publics, concussion ou corruption de fonctionnaires publics.

10° Banqueroute frauduleuse.

11° Abus de confiance.

12° Escroquerie et fraude.

13° Faits de baraterie.

14° Sédition parmi l'équipage dans le cas où des individus, faisant partie de l'equipage d'un bâtiment, se seraient emparés du bâtiment par fraude ou violence ou l'auraient livré à des pirates.

15° Recèlement d'objets obtenus à l'aide d'un des crimes ou délits prévus par la présente Convention.

Article III.

Les Hautes Parties contractantes ne pourront en aucun cas être obligées à livrer leurs propres sujets:

Elles s'engagent à poursuivre, conformément à leurs lois, les crimes et délits commis par leurs sujets contre les lois de la partie adverse dès que la demande en sera faite et dans le cas où ces crimes et délits pourront être classés dans une des catégories énumerées dans l'article II de la présente convention.

Lorsqu'un individu est poursuivi, d'après les lois du pays du prévenu, à raison d'une action punissable commise sur le territoire de l'autre pays: le Gouvernement de ce pays est tenu à fournir les informations, les actes d'instruction judiciaire avec le corps du délit et tout autre éclaircissement nécessaire pour l'expédition du procès.

Article IV.

Les crimes et délits politiques, ainsi que les actions ou omissions connexes à ces crimes et délits, sont exceptés de la présente Convention.

L'individu qui serait livré pour une autre infraction aux lois pénales ne pourra dans aucun cas, être jugé ou condamné pour un crime ou délit politique commis antérieurement à l'extradition, ni pour aucun fait relatif à ce crime ou délit.

Il ne pourra non plus être poursuivi ou condamné pour toute autre infraction antérieure à l'extradition, si elle n'a été l'objet de la demande à moins que, après-avoir été puni ou définitivement acquitté du crime ou délit qui a motivé l'extradition, il ait négligé de quitter le pays avant l'expiration d'un délai de trois mois, ou y soit retourné par la suite.

Ne sera pas réputé délit politique, ni fait connexe à un semblable 1874
délit, l'attentat contre la personne d'un Souverain étranger ou contre celle des membres de sa famille, lorsque cet attentat constituera le fait, soit de meurtre, soit d'assassinat, soit d'empoisonnement.

Article V.

L'extradition n'aura pas lieu:

1° Lorsqu'elle sera demandée à cause de la même infraction, dont l'individu réclamé subit ou a déjà subi la peine dans le pays auquel l'extradition a été demandée ou pour laquelle il y aurait été poursuivi et acquitté ou absous.

2° Si, à l'égard de l'infraction qui a motivé la demande d'extradition, la prescription de l'action ou de la peine est acquise d'après les lois du pays auquel l'extradition est demandée.

Article VI.

Si un sujet des Hautes Parties contractantes, ayant commis dans un tiers État un des crimes ou délits énumérés à l'article II, se sera réfugié sur le territoire de l'autre Partie, l'extradition en sera accordée, lorsque, d'après les lois en vigueur, il ne serait pas justiciable par les tribunaux de ce pays et à condition qu'il ne soit pas réclamé par le Gouvernement du pays où l'infraction a été commise, ou qu'il n'y ait pas été jugé, ou n'ait pas subi la peine à laquelle il aurait été condamné.

Les mêmes règles seront observées pour l'étranger qui aura commis, dans les circonstances ci-dessus indiquées, les infractions susdites contre un sujet de l'une des Parties contractantes.

Article VII.

Lorsque le condamné ou le prévenu est étranger dans le pays des Parties contractantes, le Gouvernement qui doit accorder l'extradition, pourra informer celui du pays auquel appartient l'individu réclamé, de la demande qui lui a été adressée, et si ce Gouvernement réclame, à son tour, l'accusé ou le prévenu pour le faire juger par ses tribunaux, celui auquel la demande d'extradition a été adressée, pourra, à son choix, le livrer à l'État sur le territoire duquel le crime ou délit a été commis ou à celui auquel le dit individu appartient. Si le condamné ou le prévenu, dont l'extradition est demandée, en conformité de la présente Convention, par l'une des deux Parties contractantes, est réclamé aussi par un autre ou par d'autres Gouvernements pour d'autres crimes ou délits commis par le même individu, ce dernier sera livré au Gouvernement de l'État sur le territoire duquel aura été commise l'infraction la plus grave, et lorsque les diverses infractions auraient toutes la même gravité, il

1874 sera livré au Gouvernement de l'État dont la demande aura une date plus ancienne; et enfin il sera livré au Gouvernement de l'État auquel il appartient, si les circonstances requises par l'article VI de la présente Convention viennent à se réaliser.

Article VIII.

Si l'individu réclamé est poursuivi ou se trouve détenu pour un autre crime ou délit, en contravention avec les lois du pays auquel l'extradition est demandée, celle-ci sera différée jusqu'à ce qu'il ait été absous, ou qu'il ait subi sa peine et il en sera de même, si l'individu réclamé est détenu pour dettes ou autres obligations civiles en vertu d'un arrêt ou autre acte, à titre exécutoire passé devant l'autorité compétente, antérieur à la demande d'extradition.

En dehors de ce dernier cas l'extradition sera accordée lors même que l'individu réclamé viendrait par ce fait à être empêché de remplir les engagements contractés envers des particuliers, lesquels pourront toujours faire valoir leurs droits par devant les autorités judiciaires compétentes.

Article IX.

L'extradition séra accordée sur la demande, adressée par l'une des Parties contractantes à l'autre par voie diplomatique et sur la production d'un arrêt de condamnation ou d'un acte d'accusation, d'un mandat d'arrêt ou de tout autre acte, ayant la même force que ce mandat et indiquant également la nature et la gravité des faits poursuivis, ainsi que leur dénomination et l'article du code pénal appliquable à ces faits, en vigueur dans le pays qui demande l'extradition.

Les actes seront délivrés en original ou en expédition authentique, soit par un tribunal, soit par toute autre autorité compétente du pays qui demande l'extradition.

On fournira en même temps, s'il est possible, le signalement de l'individu réclamé ou toute autre indication de nature à en constater l'identité.

Afin d'éviter tout danger de fuite, il demeure entendu que le Gouvernement auquel la demande d'extradition aura été adressée, procédera, dès que les documents indiqués dans cet article lui auront été remis, à l'arrestation immédiate du prévenu, sauf à se prononcer par la suite au sujet de la dite demande.

Article X.

L'arrestation provisoire d'un individu pour l'un des faits prévus dans l'article II, devra être effectuée non-seulement sur l'exhibition d'un des documents mentionnés à l'article IX, mais également sur avis transmis par la poste ou par télégraphe, de l'existence d'un mandat

d'arrêt, à la condition toutefois, que cet avis sera régulièrement donné par voie diplomatique, au Ministère des Affaires Étrangères du pays sur le territoire duquel l'inculpé se sera réfugié. 1874

L'arrestation sera facultative, si une demande, émanant d'un tribunal de l'une des Parties contractantes directement parvenue à une autorité judiciaire ou administrative de l'autre, mais cette autorité devra procéder sans délai à tous interrogatoires et investigations de nature à vérifier l'identité ou les preuves du fait incriminé, et en cas de difficulté, communiquer au Ministère des Affaires Étrangères les motifs qui l'auraient portée à surseoir à l'arrestation réclamée.

L'arrestation provisoire cessera d'être maintenue, si, dans le délai d'un mois à compter du jour où elle a été effectuée, l'extradition du détenu n'aura pas été demandée par la voie diplomatique et dans les formes établies par la présente Convention.

Article XI.

Les objets volés ou saisis en la possession du condamné ou du prévenu, les instruments ou outils, ayant servi pour commettre le crime ou délit, ainsi que toute autre pièce de conviction seront livrés en même temps que s'effectuera la remise de l'individu arrêté, et même dans le cas où l'extradition, après avoir été accordée, ne pourrait avoir lieu par suite de la mort ou de la fuite du coupable.

Cette remise comprendra aussi les objets de la même nature que le prévenu aurait cachés ou déposés dans le pays où il s'est réfugié et qui y seraient trouvés plus tard.

Sont cependant réservés les droits des tiers sur les objets susmentionnés, qui devront leur être rendus sans frais, après la conclusion du procès. Une semblable réserve est également stipulée à l'égard du droit du Gouvernement, auquel la demande d'extradition est adressée, de retenir provisoirement les dits objets, lorsqu'ils seraient nécessaires pour l'instruction d'une poursuite pénale, occasionnée par le même fait qui a donné lieu à la demande ou par un autre fait quelconque.

Article XII.

Les frais d'arrestation, d'entretien et de transport de l'individu dont l'extradition aura été accordée, ainsi que ceux occasionnés par la remise et le transport des objets qui, aux termes de l'article précédent, doivent être restitués ou remis, resteront à la charge des Hautes Parties contractantes sur leurs territoires respectifs.

Dans le cas où le transport par mer serait jugé préférable, l'individu à extrader sera conduit au port que désignera le Gouvernement réclamant, aux frais duquel il sera embarqué.

1874 Il est entendu que ce port devra toujours être sur le territoire de la Partie contractante à qui la demande aura été faite.

Article XIII.

Lorsque dans la poursuite d'une affaire pénale, non politique connexe à une demande d'extradition, un des Gouvernements contractants jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés sur le territoire de l'autre Haute Partie contractante, ou autre acte d'instruction judiciaire, une commission rogatoire, rédigée dans les formes prescrites par les lois en vigueur dans le pays dont provient la requête, sera envoyée à cet effet, par la voie diplomatique, et il y sera donné suite, en observant les lois du pays où l'audition devra avoir lieu.

Article XIV.

Dans le cas où dans une cause pénale non politique la comparution personnelle d'un temoin serait nécessaire, le Gouvernement dont il dépend, l'engagera à obtempérer à l'invitation qui lui en aura été faite par l'autre Gouvernement. Si les témoins requis consentent à partir, les passeports nécessaires leur seront aussitôt délivrés et ils recevront en même temps une somme destinée aux frais de route et de séjour, conformément à la distance et au temps nécessaire pour le voyage, d'après les règlements et les tarifs du pays où ils auront à fa re leur déposition.

Dans aucun cas ces témoins ne pourront être arrêtés ni molestés pour un fait antérieur à la demande de comparution pendant leur séjour obligatoire dans le lieu où le juge qui doit les entendre exerce ses fonctions, ni pendant le voyage, soit en allant, soit en revenant.

Article XV.

Si, à l'occasion d'un procès criminel non politique, instruit dans l'un des pays contractants il est jugé nécessaire de procéder à la confrontation avec le prévenu d'individus détenus dans l'autre pays, ou de produire des pièces de conviction ou des documents judiciaires, la demande devra en être faite par voie diplomatique et, sauf le cas où des considérations exceptionnelles s'y opposeraient, on devra toujours déférer à cette demande à la condition toutefois, de renvoyer le plutôt possible les détenus et de restituer les pièces et les documents susindiqués.

Les frais de transport d'un pays à l'autre des individus détenus et des objets, ci-dessus mentionnés ainsi que ceux occasionnés par l'accomplissement des formalités énoncées aux articles précédents, sauf les cas mentionnés aux articles XII et XIV, seront supportés par le Gouvernement qui en a fait la demande dans les limites du territoire respectif.

Dans le cas, où le transport par mer serait jugé convenable, les 1874
individus susdits seront conduits au port qui aura été désigné par l'agent diplomatique ou consulaire de la Partie réclamante, aux frais de laquelle ils seront embarqués.

Article XVI.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement les arrêts de condamnation pour crimes et délits de toute espèce qui auront été prononcés par les tribunaux d'une Partie contre les sujets de l'autre. Cette communication sera effectuée moyennant l'envoi par voie diplomatique du jugement prononcé et devenu définitif, au Gouvernement dont le condamné est sujet.

Chacun des Gouvernements respectifs donnera pour cet effet les instructions nécessaires aux autorités compétentes.

Article XVII.

Toutes les pièces et tous les documents qui seront communiqués réciproquement par les Gouvernements respectifs, en exécution de la présente Convention, devront être accompagnés, de la part de l'Autriche-Hongrie, d'une traduction allemande ou française et de la part de la Russie d'une traduction allemande ou française.

Les Gouvernements respectifs renoncent de part et d'autre, à la restitution des frais nécessaires pour l'accomplissement des stipulations comprises dans l'article XIII et dans l'article XVI.

Article XVIII.

Par la présente Convention, et dans les limites des ses stipulations, il est adhéré réciproquement aux lois en vigueur dans les pays des Parties contractantes qui auraient pour objet de régler la marche ultérieure de l'extradition.

Article XIX.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à St. Pétersbourg aussitôt que faire se pourra.

Elle sera exécutoire à dater du vingtième jour après sa promulgation dans les formes prescrites par les lois en vigueur dans les territoires d'État des Hautes Parties contractantes. Elle continuera à être en vigueur jusqu'à six mois après déclaration contraire de la part de l'une des Hautes Parties contractantes.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à St. Pétersbourg, le quinze/trois octobre de l'an de grâce mil huit cent soixante-quatorze.

(L. S.) *Langenau* m. p. (L. S.) *Westmann* m. p.

1874 Nos visis et perpensis conventionis hujus articulis illos omnes et singulos ratos hisce confirmatosque habere profitemur ac declaramus, Verbo Nostro Caesareo et Regio promittentes, Nos omnia, quae in illis continentur, fideliter executioni mandaturos esse.

In quorum fidem majusque robur praesentes ratihabitionis Nostrae tabulas manu Nostra signavimus, sigilloque Nostro Caesareo et Regio adpresso firmari jussimus.

Dabantur in Vienna die 2 mensis Julii anno millesimo octingentesimo septuagesimo quinto, Regnorum Nostrorum vigesimo septimo.

Franciscus Josephus m. p. (LS)

Comes *ab Andrássy* m. p.

Ad mandatum Sacrae Caes. et Reg. Apost. Majestatis proprium:

Th. Comes *a Revertera* m. p.

C. et R. Consiliarius aulicus et ministerialis.

816.

23 octobre 1874.

Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'admission aux caisses de l'État des pièces de francs en or.

F. V. B. 1874, Nr. 31.)

Gestattung der Annahme von ausländischen Franken-Goldstücken bei allen Staatscassen.

Mit Bezug auf den Erlass vom 12. Juli 1873, Z. 3295-F. M. (V. Bl. Nr. 26), womit angeordnet wurde, dass die französischen, belgischen, italienischen und schweizerischen Goldstücke per zwanzig Franken, zehn Franken und fünf Franken bei Zollzahlungen zu dem jeweilig festgesetzten Cassencurse angenommen werden dürfen, wird hiermit verfügt, dass die erwähnten Goldstücke mit dem in eben jenem Erlasse fixirten Minimalgewichte und zu dem jeweilig festgestellten, zuletzt mit Erlass vom 12. Juli 1873, Z. 3295-F. M. (V. Bl. Nr. 26) normirten Cassencurse von allen Staatscassen regelmässig anzunehmen sind.

Diese Anordnung hat ihre Anwendung auch auf die Franken-Goldstücke Rumäniens zu finden, für welche hiermit das gleiche Minimalgewicht und der gleiche Cassencurs, wie für die betreffenden Münzen der obgenannten Staaten vorgezeichnet wird.

---

817. 1874

25 octobre 1874.

Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce sur l'introduction de certaines facilités dans le traitement douanier.

(R. G. B. 1874, p. 134.)

Verordnung der Ministerien der Finanzen und des Handels vom 25. October 1874, betreffend Erleichterungen im Zollverfahren.

Um dem Handelsverkehre bis zur vollständigen Revision der Zollordnung und der dazu erlassenen Nachtragsbestimmungen schon dermalen die mit der Sicherheit des Dienstes vereinbarlichen Erleichterungen in der zollamtlichen Abfertigung zuzuwenden, wird in Abänderung, beziehungsweise Ergänzung der einschlägigen Vorschriften im Einvernehmen mit den königlich ungarischen Ministerien der Finanzen und des Handels verordnet, wie folgt:

1. Mit Beziehung auf §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1853, über einige Aenderungen des österreichischen Zollverfahrens (R. G. Bl. Nr. 104), wird den zur Abgabe der Erklärung verpflichteten Parteien, insbesondere dem Waarenführer und dem Empfänger gestattet, bei dem Grenzzollamte oder einem Amte im Innern, an welches die Waaren im Ansageverfahren gelangten, eine bereits abgegebene Waarenerklärung, solange die innere Untersuchung noch nicht begonnen hat, zu ergänzen oder zu berichtigen.

Die Ergänzung oder Berichtigung einer Erklärung über die im Begleitscheinverfahren abgefertigten Waaren am Bestimmungsorte ist unter derselben Voraussetzung nur hinsichtlich der Gattung und des Nettogewichtes und nur dann zulässig, falls der amtliche Verschluss unverletzt ist, und überhaupt über die Erfüllung der durch die Anweisung übernommenen Verbindlichkeit kein Zweifel besteht.

Derlei Aenderungen müssen vom Aussteller unterschrieben und vom Amte beglaubigt sein.

2. Mit Beziehung auf den §. 2 der Vorschrift vom 7. Juni 1853 wird ferner dem Waarenführer gestattet, in der Erklärung die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung (Beschaubefund) zu beantragen, wenn er über seine Ladung nur unvollständige, zur Anfertigung der vorgeschriebenen Erklärung unzureichende Papiere besitzt, oder wenn er sonst seine Ladung nicht vollständig genug kennt und auch die Erklärung nicht seitens des Empfängers erfolgt.

In diesem Falle werden jedoch die gehörig declarirten Sendungen, auch wenn sie später eingetroffen sind, in der Abfertigung vorgezogen, die auf Beschaubefund erklärten Ladungen inzwischen auf Kosten der Parteien unter amtlicher Bewachung (Verschluss) gehalten.

1874 3. Die im §. 29 der Vorschrift vom 18. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 175) im Eisenbahnverkehre ertheilte Gestattung, die nachträgliche Einbringung einer tarifmässigen Erklärung, beziehungsweise die Verzollung nach dem Ergebnisse der zollamtlichen Untersuchung zu bewilligen, wird bei Gegenständen zum eigenen Bedarfe für Reisende den in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamts-Expositurен unbeschränkt, bei Handelsgütern aber den Finanzbezirks-Behörden, beziehungsweise den mit dem Wirkungskreise dieser Behörden ausgestatteten Organen bis zum Zollbetrage von zweihundert Gulden für jede Erklärung eingeräumt.

Ausgenommen von den Begünstigungen dieses und des unmittelbar vorhergehenden Absatzes bleiben Gegenstände, zu deren Einfuhr eine besondere Bewilligung erforderlich ist, dann jene Gegenstände, welche nach dem Werthe zu verzollen sind, rücksichtlich welcher sich nach den bisherigen Vorschriften zu benehmen ist.

4. Mit Beziehung auf §. 3, lit. *b)* der Vorschrift vom 7. Juni 1853 (R. G. Bl. Nr. 104) wird nebst den Fällen der Einfuhrsverzollung bei Nebenzollämtern II. Classe eine mündliche Erklärung bezüglich anderer Waaren auch dann gestattet, wenn deren Menge bei Vieh zwanzig Stück, bei anderen Waaren aber, wenn der dafür entfallende Einfuhrzoll den Betrag von fünfzehn Gulden nicht überschreitet.

5. Die nach §. 12, lit. *c)* der Vorerinnerungen zum Zolltarife und nach Finanzministerial-Erlass vom 22. Februar 1861 (R. G. Bl. Nr. 26) bei der Einfuhrverzollung und bei der Güteranweisung zulässige Probeverwiegung wird bei dem Vorhandensein einer vollständigen tarifmässigen Erklärung bei allen Waaren gestattet, welche nach dem Rohgewichte vorzollt werden, dann bei jenen, welche, wie z. B. Eisenschienen, Radkränze, Radachsen u. dgl. aus gleichem Materiale und von gleicher Construction sind, so dass das Gesammtgewicht auf Grund der Abwiegung eines Theiles (Stückes) der Sendung berechnet werden kann.

6. Die Erklärung der Waaren zur Durchfuhr oder zur Anweisung an ein Innerlandsamt, welche nach dem Erlasse vom 29. November 1853 (R. G. Bl. Nr. 257) unter der allgemeinen Benennung der Tarifsabtheilung gestattet ist, kann, sofern die Versendung unter vollkommen sicherndem Raumverschluss erfolgt, oder beziehungsweise sofern Anlegung eines vollkommen sichernden Collienverschlusses möglich ist, auch unter der gewöhnlichen sprachgebräuchlichen oder handelsüblichen Benennung erfolgen, wenn die Sicherstellung der dem Aussteller der Erklärung obliegenden Verbindlichkeiten mit dem Betrage der Eingangszollgebühr nach dem höchsten Satze des Tarifes geleistet, beziehungsweise die Haftung hierfür übernommen wird.

Zugleich wird gestattet, dass bei dem Vorhandensein dieser 1874
Bedingungen von der theilweisen inneren Untersuchung der Anweisgüter abgesehen werde, wenn es sich nicht um Fälle der Güteranweisung nach §. 123, Z. 3 der Zoll- und Monopolsordnung, in welchen die Revision nach den für die Einfuhrverzollung bestehenden Bestimmungen zu vollziehen ist, dann um Fälle der Anweisung mit dem Vorbehalte auf Zoll- oder Steuerrestitution, welche in bisheriger Weise abzufertigen sind, handelt.

7. Die nach §. 19 der Vorschrift vom 18. September 1857 (R. G. Bl. Nr. 175) im Eisenbahnverkehre mit Ladungslisten eingehenden zollfreien Gegenstände können nach vorausgegangener Revision über mündliche Ansage der Bahnverwaltung, daher ohne Beibringung einer Declaration auf Grund der Ladelisten in freien Verkehr gesetzt werden.

8. Unter Aufrechthaltung der im §. 37, lit. *c)* und *d)* der vorbezogenen Vorschrift vom 18. September 1857 normirten Haftung der Bahnverwaltungen kann bei Durchfuhrgütern, welche das Zollgebiet im ununterbrochenen Eisenbahntransporte durchziehen, von der im §. 37, lit. *c)* dieser Vorschrift vorgezeichneten Einbringung von Waarenerklärungen abgesehen werden und die Abfertigung lediglich auf Grund der Ladelisten, welche mit den Frachtbriefen und den sonstigen zur Ladung gehörigen Papieren zu belegen sind, erfolgen.

Die Uebernahme dieser Haftung wird durch Unterfertigung der Ladungslisten seitens der Bahnverwaltung ausgedrückt.

9. Ueber Antrag der Bahnverwaltung und unter deren Haftung im vorstehend berufenen Umfange können bei Zollämtern und Zollamtsexposituren, welche in Eisenbahnhöfen aufgestellt und zur Anwendung des abgekürzten Zollverfahrens nach der Vorschrift vom 18. September 1857 ermächtigt sind, die im Ansageverfahren des Eisenbahnverkehres einlangenden Güter nicht bloss zu den im §. 3 der Einführungsverordnung vom 18. September 1857 bezeichneten Amtshandlungen, sondern auch zu Eingangsverzollung oder Einlagerung an andere, zur Anwendung dieses Zollverfahrens befugte Aemter innerhalb der Zolllinie auf Grund von Ladelisten im Ansageverfahren angewiesen werden.

10. Der im §. 12 der Vorschrift über die Anwendung des Gefälls-Strafgesetzes (§. 72, Z. 2, des Amtsunterrichtes für die ausübenden Aemter) festgesetzte, straffrei zu behandelnde Unterschied in der Angabe der Menge wird dergestalt erhöht, dass ein Unterschied, welcher nicht zehn von hundert der angegebenen Menge ausmacht oder überschreitet, straffrei zu behandeln ist.

11. Bei den in Eisenbahnhöfen aufgestellten Zollämtern und Zollamts-Expositurен ist der eingefriedete Raum der Bahnhöfe im

1874 Sinne des §. 9 der Zoll- und Monopolsordnung und des §. 11 der Vorschrift vom 18. September 1857 als Amtsplatz zu betrachten.

Banhans m. p. *Pretis* m. p.

818.

29 octobre 1874

Règlement des indemnités à allouer pour frais de voyage de service aux employés de la Commission Européenne du Danube.

(Procès-verbaux de la Comm. Europ. du Danube N° 289 Annexe.)

§ 1.

Les états de frais de voyage seront dressés conformément au modèle ci-joint; ils seront certifiés véritables par les ayants-droit, et revêtus d'un visa émané du chef de service respectif.

Ce visa contiendra l'attestation que le voyage à été effectué pour le service et accompli dans le délai indiqué.

§ 2.

Les frais de passage seront remboursés sur la production d'un état que la partie intéressée devra certifier véritable, mais il sera bien entendu que ces frais ne seront accordés que dans le cas de manque absolu de moyen de transport, ou appartenant à la Commission, ou par lequel on pouvait être transporté gratuitement.

§ 3.

Les frais de logement seront remboursés de la même manière, et il sera également bien entendu qu'ils ne seront accordés que dans le cas de manque de quartiers appartenant à la Commission ou à terre ou sur ses bâtiments.

§ 4.

Les frais de voyage seront calculés par jour. Le „jour" consistera d'un jour et de la nuit suivante, et chaque jour qu'on retourne à sa résidence sera calculé comme „demi jour".

§ 5.

L'indemnité par jour des frais de voyage est fixée, savoir:

A. à douze francs:

Pour les chefs de service,

1° du bureau central,

2° de la caisse de navigation,

3° du service technique. 1874
4° du capitanat de port,
5° de l'hôpital de la marine.

B. à huit francs:

Pour les autres employés des dits services, et nommés dans le budget, à l'exception des personnes employées au service domestique.

§ 6.

Les frais de voyage du personnel de l'Inspection générale de la navigation continueront à être réglés par les dispositions spéciales, actuellement en vigueur.

§ 7.

Les frais de voyage de tout autre employé de la Commission seront l'objet d'une décision spéciale dans chaque cas échéant.

§ 8.

Les indemnités seront liquidées sur les mêmes bases pour toute résidence temporaire dont la durée ne dépassera pas dix jours, excepté le cas des arpenteurs qui auront droit à leur indemnité pour toute la durée de leurs travaux.

Si le séjour se prolonge au-delà de ce terme, la partie intéressée n'aura droit qu'au remboursement de frais de transport et à l'indemnité pour les jours de route seulement.

Fait à Galatz, le 29 octobre 1874.

Signé: *Pfuel*, C. *Durando*,
de Gröller, J. *Zinovièw*,
A. *d'Avril*, *Fabri*.
H. T. *Siborne*.

819.

3 novembre 1874.

Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur concernant l'emploi d'enfants italiens âgés de moins de 18 ans dans les troupes de saltimbanques, jongleurs et autres professions similaires.

(Archives du ministère I. et R. des affaires étrangères.)

Durch ein im Königreiche Italien erlassenes Gesetz vom 21. December 1873 ist die Verwendung von Kindern unter 18 Jahren bei herumziehenden Gewerben (Seiltänzern, Musikanten, Thier-

1874 ausstellern, Gauklern u. dgl.) strenge verboten, unter Umständen als Verbrechen erklärt und mit mehrjähriger Kerkerstrafe bedroht worden.

In Folge eines im diplomatischen Wege gestellten Ansuchens der königlich italienischen Regierung wegen Unterstützung der humanen Principien dieses Gesetzes, beehre ich mich, Euer .... zu ersuchen, die unterstehenden Aufsichtsbehörden und Organe auf diesen Gegenstand gefälligst aufmerksam zu machen und dieselben zu einer verschärften Beaufsichtigung solcher herumziehender Gaukler italienischer Nationalität anweisen zu lassen. Bei Wahrnehmung von Ausschreitungen ist nach Massgabe der diesfalls bestehenden inländischen Vorschriften Amt zu handeln und hiervon dem nächstgelegenen königlich italienischen Consulate Mittheilung zu machen.

820.

6 novembre 1874.

Ordonnance ministérielle concernant le traitement douanier des lettres et envois cachetés arrivant de l'étranger.

(F. V. B. 1874, Nr. 34.)

Ueber die zollämtliche Behandlung der aus dem Auslande oder den Zollausschlüssen einlangenden Briefe und unter Siegel gehaltenen Sendungen.

Im Einvernehmen mit den k. k. Ministerien des Handels, des Innern und der Justiz wird auf Grund des Gesetzes vom 6. April 1870 zum Schutze des Brief- und Schriftengeheimnisses (R. G. Bl. Nr. 42) an der Stelle des mit dem Erlasse vom 10. Februar 1870, Z. 3354 (V. Bl. Nr. 7), für die Behandlung von Briefen mit zollpflichtigen Gegenständen angeordneten Vorganges, das folgende Verfahren in Bezug auf mit oder ohne Declaration in das Zollgebiet eintretende Briefe oder unter Siegel gehaltene Schriften vorgezeichnet.

§. 1.

Briefe, sowie andere Sendungen von unter Siegel gehaltenen Schriften, welche durch die Postanstalt aus dem Auslande oder aus den Zollausschlüssen in das Zollgebiet gelangen, sind, wenn mit Grund zu vermuthen ist, dass dieselben zollpflichtige oder solche Gegenstände enthalten, durch deren Einsendung eine Gefällsübertretung begangen würde, von dem Postamte an das nächste Zollamt abzugeben. Gleichzeitig hat das Postamt den Adressaten hiervon mit der

Aufforderung zu verständigen, sich wegen Erhebung der Sendung an 1874
das Zollamt zu wenden.

§. 2.

Erscheint bei dem Zollamte eine zur Behebung der Sendung berechtigte Person, so ist diese zur Eröffnung der Sendung zu veranlassen.

Der Inhalt der Sendung ist der für das Zollverfahren vorgeschriebenen Untersuchung zu unterziehen. Nach dem Ergebnisse dieser Untersuchung ist das weitere Verfahren einzuleiten.

Die in der Sendung enthaltenen Briefe und Schriften sind ungelesen dem Adressaten sofort zu erfolgen.

Wenn jedoch in einer mit der Fahrpost eingelangten Sendung einzelne Briefe vorgefunden werden, welche an andere Personen adressirt sind, als jene, an welche die Sendung lautet, so sind dieselben dem Postamte zur weiteren Behandlung beziehungsweise Austaxirung und Zustellung an die Adressaten zu übergeben.

Werden aus Anlass der Untersuchung einer Sendung Wahrnehmungen über nach dem Pressgesetze oder sonst von Amtswegen zu verfolgende strafbare Handlungen gemacht, so hat das Zollamt die Ausfolgung der Sendung aus diesem Grunde nicht zu verweigern, jedoch der zum Einschreiten zunächst berufenen Behörde unverzüglich eine erschöpfende Mittheilung zu machen.

In Ansehung der etwa vorgefundenen ausländischen Zeitschriften, welchen der Postdebit entzogen wurde, oder welche durch ein gerichtliches Verbot getroffen sind, ist nach jenen Bestimmungen vorzugehen, welche mit der Verordnung des Handelsministeriums vom 15. Februar 1873, Z. 4008, deren Abschrift in der Anlage enthalten ist, bezüglich der Behandlung der nicht unter Siegel gehaltenen verbotenen ausländischen Zeitschriften erlassen worden sind.

§. 3.

In ähnlicher Weise ist hinsichtlich jener unter Siegel gelegten Schriften vorzugehen, welche mittelst anderer Beförderungsmittel als der Postanstalt aus dem Auslande oder den Zollausschlüssen in das Zollgebiet gelangen.

§. 4.

Den Zollämtern wird zur Pflicht gemacht, bei der Vollziehung der gegenwärtigen Anordnung mit Umsicht vorzugehen und sich jeder unnöthigen Belästigung der Parteien zu enthalten.

Wien, am 6. November 1874.

1874 *Abschrift der Handelsministerialverordnung vom 15. Februar 1873, Z. 4008, betreffend die Behandlung der verbotenen Zeitschriften.*

Die mit der Post einlangenden und nicht unter Siegel gehaltenen ausländischen Zeitschriften, welchen der Postdebit für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder entzogen worden ist, oder künftig entzogen werden wird, sind von den Postämtern zurückzuweisen und an das Ausland zurückzusenden.

Die von dem Auslande mit der Post einlangenden, nicht unter Siegel gehaltenen Zeitschriften, gegen welche ein gerichtliches Verbot erlassen worden ist oder künftig erlassen werden wird, sind von den Postämtern dem Staatsanwalte ihres Sprengels zur Kenntniss zu bringen, und erst dann, wenn dieser eine Amtshandlung hierüber einzuleiten nicht findet, in das Ausland zurückzusenden.

Hiedurch werden die Bestimmungen der Verordnung vom 17. April 1863, Z. 5291/701 (P. V. Bl. vom Jahre 1863, S. 153) aufgehoben.

Banhans m. p.

821.

10 novembre 1874.

Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le permis aux marins italiens de prendre service sur les bâtiments dans les ports austro-hongrois.

(Annuario marittimo 1875, p. 68.)

Circolare dell' i. r. Governo marittimo in Trieste di data 10 novembre 1874, N° 8435, diretta a tutti gl' ii. rr. uffici e funzionari portuali sanitari dipendenti, relativa al permesso d' imbarco nei porti della Monarchia austro-ungarica ai marinai sudditi italiani, sopra bastimenti di qualsiasi bandiera in base alla sola loro matricola (libretto di servizio).

Ai marinai appartenenti al regno d'Italia viene permesso d'imbarcarsi nei porti della Monarchia austro-ungarica su bastimenti di bandiera austro-ungarica od estera in base alla sola loro matricola emessa dal Capitanato di porto italiano cui appartengono e debitamente vidimata dall' i. r. Autorità consolare, essendosi con dichiarazione ufficiale della regia Legazione d'Italia in Vienna del 19 agosto p. p., accordato ai marinai appartenenti all' Impero austro-ungarico, il medesimo trattamento nei porti del Regno d'Italia.

Locchè serva di norma e venga portato a notizia dei nostri naviganti.

822. 1874

31 décembre 1874/5 février 1875.

Échange de notes entre le ministre I. et R. des affaires étrangères et le ministre d'Italie à Vienne concernant la ratification du procès-verbal de la commission chargée de la délimitation de la frontière entre les deux pays, le long du Caffaro et du Chiese.

(Trattati e Convenzioni V, p. 260.)

Le ministre I. et R. des affaires étrangères au ministre Royal d'Italie à Vienne.

Vienne, ce 31 décembre 1874.

À l'occasion d'une enquête internationale sur l'exécution de travaux hydrauliques sur les torrents Caffaro et Chiese, les autorités Impériales et Royales ont fait observer la grande utilité que présenterait l'existence d'une carte topographique qui indiquerait exactement la situation et le cours des deux rivières, et qui serait en même temps destinée à la délimitation définitive de la frontière entre l'Autriche et l'Italie le long de ces torrents.

Le ministère Impérial et Royal des affaires étrangères a eu l'honneur d'informer, en son temps, de cet avis la légation Royale d'Italie, et, par une note en date du 4 avril 1871, Monsieur le chevalier Curtopassi, chargé d'affaires d'Italie, a été à même de porter à la connaissance du ministère Impérial et Royal que son gouvernement avait accepté notre proposition de dresser, avec l'assistance d'un expert technique de chacun des deux États, une telle carte topographique dont l'authenticité serait ensuite reconnue par les deux gouvernements.

Faisant suite à sa note du 5 juin dernier, N° 8537, le ministère des affaires étrangères a maintenant l'honneur de prévenir Monsieur le Comte Robilant, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie, que la commission chargée de cette tâche s'est réunie le 18 juin dernier et a résumé le résultat de ses travaux dans un procès-verbal signé à Darzo, le 28 juillet dernier, en double expédition. Les cinq annexes de ces actes ont été soumises par le département de l'intérieur à un examen soigneux, et trouvées en conformité avec le contenu du document même.

Le Gouvernement Impérial et Royal est donc prêt, en ce qui le concerne, à approuver le résultat des travaux de la commission internationale, tel qu'il est compris dans le procès verbal du 28 juillet 1874, et il attend l'approbation du Gouvernement Royal d'Italie,

822. 1874

31 décembre 1874/5 février 1875.

Échange de notes entre le ministre I. et R. des affaires étrangères et le ministre d'Italie à Vienne concernant la ratification du procès-verbal de la commission chargée de la délimitation de la frontière entre les deux pays, le long du Caffaro et du Chiese.

(Trattati e Convenzioni V, p. 260.)

Le ministre I. et R. des affaires étrangères au ministre Royal d'Italie à Vienne.

Vienne, ce 31 décembre 1874.

À l'occasion d'une enquête internationale sur l'exécution de travaux hydrauliques sur les torrents Caffaro et Chiese, les autorités Impériales et Royales ont fait observer la grande utilité que présenterait l'existence d'une carte topographique qui indiquerait exactement la situation et le cours des deux rivières, et qui serait en même temps destinée à la délimitation définitive de la frontière entre l'Autriche et l'Italie le long de ces torrents.

Le ministère Impérial et Royal des affaires étrangères a eu l'honneur d'informer, en son temps, de cet avis la légation Royale d'Italie, et, par une note en date du 4 avril 1871, Monsieur le chevalier Curtopassi, chargé d'affaires d'Italie, a été à même de porter à la connaissance du ministère Impérial et Royal que son gouvernement avait accepté notre proposition de dresser, avec l'assistance d'un expert technique de chacun des deux États, une telle carte topographique dont l'authenticité serait ensuite reconnue par les deux gouvernements.

Faisant suite à sa note du 5 juin dernier, N° 8537, le ministère des affaires étrangères a maintenant l'honneur de prévenir Monsieur le Comte Robilant, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie, que la commission chargée de cette tâche s'est réunie le 18 juin dernier et a résumé le résultat de ses travaux dans un procès-verbal signé à Darzo, le 28 juillet dernier, en double expédition. Les cinq annexes de ces actes ont été soumises par le département de l'intérieur à un examen soigneux, et trouvées en conformité avec le contenu du document même.

Le Gouvernement Impérial et Royal est donc prêt, en ce qui le concerne, à approuver le résultat des travaux de la commission internationale, tel qu'il est compris dans le procès verbal du 28 juillet 1874, et il attend l'approbation du Gouvernement Royal d'Italie,

1874 pour pouvoir le considérer comme constituant un engagement formel et définitif.

Le ministre des affaires étrangères a donc l'honneur de transmettre, ci-joint, à Monsieur l'envoyé une copie authentique de ces actes, qu'il Le prie de vouloir bien soumettre à son gouvernement, qui se trouvera ainsi dans l'état de certifier l'identité des deux originaux.

En attendant une réponse respective, le soussigné profite de cette occasion, etc.

Pour le ministre des affaires étrangères le conseiller intime:

Signé: Baron *de Hofmann*.

Le ministre Royal d'Italie à Vienne au ministre des affaires étrangères d'Autriche-Hongrie.

Vienne, ce 5 février 1875.

Monsieur le comte,

Me référant à la note que Votre Excellence a bien voulu m'adresser sous la date du 31 décembre dernier, N° 18685/IV, j'ai l'honneur de prendre acte, au nom du Gouvernement du Roi M. A. S., de l'approbation accordée par le Gouvernement de S. M. I. et R. Ap. au résultat des travaux de la commission internationale chargée de la délimitation définitive de la frontière austro-italienne le long des torrents Caffaro et Chiese, tel qu'il est compris dans le procès-verbal du 26 juillet 1874.

Les ministères royaux compétents ayant examiné en outre la copie authentique de ce document, qui était jointe à la note précitée, et constaté l'identité des deux originaux, je suis en même temps chargé de communiquer à Votre Excellence l'acceptation, de la part du gouvernement italien, des conclusions du procès-verbal en question, qui constitue ainsi désormais un engagement formel et définitif entre les deux gouvernements.

Je saisis, etc.

Signé: *Robilant*.

(Annexe).

Darzo, li 28 luglio 1874.

Nella mattina del giorno diciotto prossimo decorso giugno alle ore 9 (nove), giusta le intelligenze precorse fra i governi Imperiale e Reale Austro-Ungarico e Reale d'Italia, si ritrovarono sul ponte internazionale del Caffaro il signor Kalser Giovanni, I. R. capitano distrettuale di Tione, ed il signor Untergasser, I. R. ingegnere aggiunto addetto all' ufficio edile di Trento per parte ed in rappresentanza dell' I. e R. Governo Austro-Ungarico; il signor cavaliere

Mazzanti Alessandro, ingegnere addetto al Reale genio civile in 187
Ferrara, ed il signor cavaliere Germani dott. Giuseppe, consigliere di Prefettura in Brescia per parte ed in rappresentanza del R. Governo italiano, tutti costituenti la commissione internazionale per la delimitazione della linea di confine lungo i corsi dei fiumi Caffaro e Chiese, a partire dal ponte internazionale suddetto fino allo sbocco del fiume Chiese nel lago d'Idro.

I membri della sullodata commissione, così costituita, previo riconoscimento e comunicazione delle rispettive credenziali e partecipazione, delle istruzioni avute allo scopo dai Governi mittenti, intavolarono discorso sul da farsi, ed innanzi tutto avvisarono alla necessità d'ispezionare e riconoscere il terreno sul quale eseguire le operazioni loro affidate.

Perciò partendosi dal ponte sul Caffaro ne seguirono il corso fino al punto in cui questo abbandona la linea di confine, e continuando su questa linea, segnata approssimativamente da una strada campestre percorrente l'alveo abbandonato dal suddetto fiume Caffaro, raggiunsero il fiume Chiese al punto nel quale esso segna il confine; discesero lungo il corso di quest'ultimo fiume fino allo sbocco del lago d'Idro, rimarcando come in prossimità a detto sbocco per occorsa deviazione del fiume dalla linea di confine, questa rimase segnata da pietra di confini privati posti dai proprietari dei fondi del comune di Bondone per la parte austriaca, e da quelli di Bagolino per la parte italiana.

Risalì poscia la commissione internazionale la destra sponda del Chiese fino alla foce in esso del fiume Caffaro, e risalì pure il corso di questo fiume fino al punto di partenza, atteso che, giusta l'istruzione dei prelodati governi, anche l'andamento di questo tratto di fiume dovea essere geometricamente rilevato.

A questa preliminare ispezione giovò alla commissione internazionale l'assistenza di pratici locali appositamente fatti intervenire sul luogo.

Si rimarcarono in questo incontro gli accidenti del suolo da rilevarsi, i capi saldi, le sezioni e quanto altro fosse per interessare.

Quindi nel giorno diciannove prossimo passato giugno s'incominciarono i rilievi geodetici e la formazione degli atti seguenti, che or ora compiuti, approvati, e firmati dalla commissione, qui si indicano:

1° Planimetria.

2° Profilo longitudinale di livellazione.

3° Fascicolo con N° 15 sezioni traversali.

4° Fascicolo dei dettagli del ponte composto di planimetria e di alzato.

5° Descrizione della linea di confine.

1874 Avuto poi presente il trattato di Zurigo in data 10 novembre 1859, e l'atto finale di designazione della frontiera fra la Sardegna e le provincie italiane dell'Austria in data di Peschiera 16 giugno 1860, si segnò in carminio sulla planimetria e sulle sezioni la linea di confine, con riserva di porre nelle opportune località i termini di pietra, i quali, tosto approvato il presente lavoro, potranno essere predisposti a cura dell'I. R. Governo austriaco, e collocati in opera da questa stessa commissione a spese comuni.

Richiamandosi quindi il verbale di visita praticata da altra commissione internazionale in data di Caffaro 25 ottobre 1870, la commissione si riserva di stabilire in analogia a quanto dispone l'articolo 6 dell'atto finale della commissione militare austro-italiana in data di Venezia 22 dicembre 1867, le norme per le opere idrauliche che occorressero costruirsi lungo i tratti dei due fiumi costituenti la linea di confine, non che le condizioni sotto le quali si possa esercitare la pesca nei tratti dei fiumi suindicati, e la fluitazione del legname sul Chiese, non essendo questa praticabile nel Caffaro.

La commissione internazionale nell'abbandonare questa residenza, resta intesa che ad opera dei signori ingegneri cavalieri Mazzanti ed Untergasser, vengono redatti due originali lucidi dei sopradescritti atti tecnici, i quali, verificati ed approvati dalla commissione internazionale, possono essere rassegnati ai rispettivi governi in unione al presente protocollo, che all'uopo viene esteso in doppio esemplare. Le matrici di questo lavoro tecnico verranno consegnate, dietro ricevuta, al R. ufficio del genio civile in Brescia, siccome quello più prossimo alla località rilevata, e ciò per ogni eventuale contingenza.

Fatto, letto, ed approvato sotto la data espressa in fronte al presente verbale, le parti si sottoscrivono.

La commissione internazionale:

Per l'Austria.	Per l'Italia.
Giovanni *Kalser*, I. R. capitano distrettuale.	Alessandro *Mazzanti*, ingegnere nel R. genio civile.
Giuseppe *Untergasser*, I. ingegnere aggiunto.	Giuseppe *Germani*, consigliere di prefettura.

TABLE CHRONOLOGIQUE DU SEPTIÈME VOLUME.

Pag.

1869. 16 juin/4 mouharrem 1286. Règlement ottoman des mines 1

1870. 26 février. Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce concernant l'entrée en vigueur de la convention supplémentaire du 30 décembre 1869 au traité de commerce conclu avec la Grande-Bretagne le 16 décembre 1865 20

— **2 mars.** Circulaire de la Sublime Porte. Permission de sortie nocturne par les détroits des Dardanelles et du Bosphore 20

— **3 mars.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant le traitement des successions mobilières des sujets du Grand-Duché de Mecklenbourg-Schwerin décédés en Autriche-Hongrie 21

— **11 mars.** Ordonnance du ministère des finances concernant l'application des dispositions de la convention austro-anglaise du 30 décembre 1869 à toutes les provenances d'États jouissant de la clause de la nation la plus favorisée 22

— **13 mars.** Ordonnance concernant une nouvelle forme du pavillon des officiers commandants de la marine de guerre des États-Unis de l'Amérique 22

— **23 mars.** Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce concernant le traitement douanier à l'entrée des étoffes de laine denses non imprimées 23

— **24 mars.** Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et l'Espagne. Conclu à Madrid. Ratifié à Vienne, le 27 mai 1871. Ratifications échangées à Madrid, le 12 juillet 1871 24

— **6 avril.** Ordonnance du ministère du commerce et des ministères des finances et de l'Intérieur concernant le Règlement de port et de navigation pour le port de Brégenz 61

— **7 avril.** Règlement ottoman concernant la déclaration des marchandises à la Douane 67

— **13/1 avril.** Règlement ottoman pour la sortie, pendant la nuit, des bâtiments de commerce, des détroits des Dardanelles et du Bosphore 69

— **20 avril.** Note de l'ambassadeur de Turquie à Vienne au Comte de Beust à l'égard de la déclaration de Soulina comme port franc 70

— **29 avril.** Convention conclue entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard des droits des nationaux respectifs aux primes de découverte ou de saisie d'objets de contrebande. Déclarations échangées à Florence 70

— **4 mai.** Notification du ministère de la défense territoriale concernant la cessation du cartel de 1815 entre l'Autriche et la

Pag.

Russie pour l'extradition réciproque des déserteurs et de la convention additionnelle y relative de 1822 73

1870. **8 mai.** Publication du ministère de l'Intérieur concernant la rectification des quelques inexactitudes dans le texte du traité du 9 février 1869, relatif à la délimitation des frontières entre la Bohême et la Silésie prussienne 74

— **16 mai.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant le traitement de la correspondance des familles souveraines ... 75

— **17 mai.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de la teneur de l'alinéa deux du § 14 du Règlement des conventions postales, conclue à Berlin, le 23 novembre 1867 75

— **22 juin.** Convention entre le gouvernement I. et R. et celui de la Confédération de l'Allemagne du Nord relative à l'abolition du droit de navigation à percevoir sur l'Elbe. Conclue à Vienne; ratification Impériale du 25 juin. Échange des ratifications à Vienne, le 26 juin 1870 76

— **28 juin.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant la cautionnement des taxes judiciaires à prélever des personnes domiciliant aux États-Unis de l'Amérique du Nord 78

— **11 juillet.** Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord. Conclue à Washington. Ratifiée à Vienne, le 2 mai 1871. Ratifications échangées à Washington, le 27 juin 1871 78

— **13/1 juillet.** Règlement ottoman pour les objets passibles de droits de douane arrivant par la poste austro-hongroise 87

— **18 juillet et 24 août.** Arrangement pris entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement Italien relativement à l'assistance à prêter par les troupes des deux Pays en cas d'incendie ou d'autres événements élémentaires .. 89

— **29 juillet.** Ordonnance ministérielle notifiant aux autorités et aux régnicoles les principes à suivre par rapport au commerce et à la navigation pendant la guerre entre les États d'Allemagne et la France 90

— **21 août.** Ordonnance du ministère I. R. des finances sur un procédé exceptionnel concerté avec l'Italie, à l'égard de l'obligation des organes des finances d'informer les fonctionnaires consulaires avant de procéder à la visite des navires marchands réciproques 92

— **27 août.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Principauté de Liechtenstein d'une part, la Bavière et la Suisse de l'autre, relatif à la construction d'un chemin de fer de Lindau à Brégenz par St. Margarethen, et d'un autre de Feldkirch à Buchs. Conclu à Brégenz. Ratifié à Bude, le 11 décembre 1870. Ratifications échangées à Vienne, le 21 janvier 1871 94

— **5 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la société du câble Ralli et Binney à la convention télégraphique internationale 106

— **20 septembre.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord pour régler les conditions de naturalisation des sujets émigrés réciproques. Conclu à Vienne. Ratifié à Ischl, le 6 juillet 1871. Ratifications échangées à Vienne, le 14 juillet 1871 107

— **28 septembre.** Décret du Gouvernement central maritime, concernant les dispositions à l'égard de l'intervention des fonction-

Pag.

naires consulaires dans les cas de visites douanières à bord des bâtiments austro-hongrois dans les ports italiens et des bâtiments italiens dans les ports austro-hongrois 111

1870. 5 octobre. Acte de délimitation de frontières près Nauders et Finstermünz conclu, à Nauders, entre l'Autriche et la Suisse, en exécution du traité du 14 juillet 1868 112

— **8 novembre.** Règlement de navigation et de police applicable au Bas-Danube 117

— **8 novembre.** Disposition de la Commission Européenne du Danube abrogeant le règlement du 20 avril 1869 sur l'enregistrement des alléges 154

— **9 novembre.** Tarif fixé par la Commission Européenne du Danube à l'égard des droits de navigation à prélever à l'embouchure de Soulina 155

— **9 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur concernant le remboursement des frais de traitement des personnes de service italiennes dans les hospices austro-hongrois..... 168

— **16 décembre.** Ordonnance du ministère I. R. des finances sur un arrangement concerté avec l'Italie dans le but de certaines facilités accordées aux districts frontières pour le trafic des produits du sol récoltés sur les terres situées au-delà de la ligne frontière et separées des demeures et fermes respectives 169

— **20 décembre.** Ordonnance du ministère de la justice concernant l'exécution des sentences des tribunaux civils de Bavière et celle en vertu de documents dressés en Bavière. Vienne, le 20 décembre 1870..... 171

— **24 décembre.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Saxe concernant la ratification du § 6 du traité du 24 avril 1853 et le développement des jonctions des chemins de fer à la frontière bohémo-saxonne. Conclu à Dresde. Ratifié le 7 janvier 1871. Ratifications échangées à Dresde, le 28 janvier 1871 172

1871. Instruction du ministère I. et R. de la guerre pour le stationnaire à Klek 175

— **6 janvier.** Convention entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour résoudre les questions pendantes se rapportant à l'article 22 du traité de paix du 3 octobre 1866. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique le 25 février, par le roi d'Italie, le 12 février 1871. Ratifications échangées à Florence, le 23 mars 1871 181

— **6 janvier.** Protocole signé entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie relativement aux deux conventions conclues à la même date ... 184

— **6 janvier.** Convention entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour résoudre les questions financières pendantes quant aux articles 6 et 7 du traité de paix du 3 octobre 1866. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique le 25 février, par le Roi d'Italie, le 2 février 1871. Ratifications échangées à Florence, le 23 mars 1871..... 371

— **9 février/28 janvier.** Règlement de navigation et de police applicable au Pruth. Arrêté par la Commission mixte permanente instituée conformément à la Convention signée à Bucarest, le 3/15 décembre 1866 186

— **9 février/28 janvier.** Règlement spécial pour l'administration de la caisse de navigation du Pruth arrêté conformément à l'article 23 de la Convention signée à Bucarest, le 3/15 décembre 1866 . . . 207

— **9 février/28 janvier.** Tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube 212

Pag.

1871. **14 février.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la publication de la convention postale additionnelle conclue entre les administrations postales austro-hongroise et anglaise 218

— **19 février.** Protocole signé entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la prorogation du terme fixé pour l'échange des ratifications de la convention et du protocole conclus à Florence, le 6 janvier 1871 222

— **2 mars et 22 juillet.** Échange de notes entre le chargé d'affaires d'Autriche-Hongrie et le ministre des affaires étrangères d'Italie relativement au traitement gratuit des enfants trouvés 223

— **28 mars et 5 avril.** Échange de notes entre le ministre d'Autriche-Hongrie à Florence et le ministre des affaires étrangères d'Italie relativement aux frais des transport des sujets respectifs rapatriés par mesure de police 225

— **24 mars.** Ordonnance des ministères I. R. de l'Intérieur, de la justice et du culte à l'égard des mariages en Autriche des sujets du Grand-Duché de Bade 226

— **12 avril.** Protocole signé entre l'Autriche et l'Italie pour la consignation réciproque des titres de la dette publique, en exécution des conventions conclues à Florence, le 6 janvier 1871..... 227

— **30 avril.** Déclarations échangées entre l'Autriche-Hongrie et la Belgique concernant la communication réciproque d'actes de décès. Publiées par l'ordonnance des ministères de l'Intérieur, du Culte et de l'instruction publique du 5 juin 1871 230

— **16/4 mai.** Articles à ajouter au Règlement ottoman sur la Poudre, promulgée le 9 chaban 1287 231

— **20 mai.** Règlement ottoman sur les quittances de douane (Eda Teskéressi) 236

— **25/13 mai.** Convention postale entre le Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie et le Prince du Monténégro. Ratifiée par le Ministre I. et R. des affaires étrangères le 29 janvier 1873 237

— **27 mai.** Déclaration ministérielle entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard de l'application aux personnes appartenant à l'état militaire de la convention d'extradition en date du 27 février 1869. Échangée contre la déclaration ci-dessous d'Italie 248

— **11 juin.** Circulaire du ministère I. et R. des affaires étrangères concernant les taxes de passeports à payer pour la France 249

— **14 juin.** Convention passée entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et Son Altesse le Prince du Monténégro concernant la fourniture de sel de cuisine des dépôts en Dalmatie 251

— **18 juin.** Ordonnance du Ministère I. R. de l'Intérieur concernant le non-remboursement des frais de traitement dans les hospices austro-hongrois d'enfants trouvés italiens 254

— **5 juillet.** Protocole au sujet des titres portés par S. M. Impériale et Royale Apostolique ; dressé à Galatz 255

— **5 juillet.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la grande Société des télégraphes du Nord à la convention télégraphique internationale 256

— **5 juillet.** Instructions de la Commission Européenne du Danube arrêtées en vertu de l'article 9 de l'acte public signé à Galatz, le 2 novembre 1865 258

— **17 juillet.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel concernant les principes qui règlent la conduite du gouvernemant moldo-valachien dans les procès de faillite des sujets austro-hongrois 320

Pag.

1871. **26/14 juillet.** Règlement relatif à la taxe d'amarrage à percevoir sur les navires de commerce et autres, mouillés dans le port de Constantinople 324

— **7 août.** Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur publiant l'arrangement entre l'Autriche-Hongrie et le Wurtemberg pour le rapatriement des sujets respectifs 325

— **16 août.** Convention télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et la Servie. Conclue à Belgrade; approuvée par le ministère I. R. du commerce le 31 août 1871 325

— **25 août.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la Russie à la convention télégraphique internationale pour la troisième région de ses possessions en Asie . 330

— **25 août.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage anglais .. 331

— **25 août.** Déclaration échangée entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement des Principautés-Unies de Moldavie et de Valachie à l'égard du caractère exécutoire des jugements et décisions rendus en matière civile, commerciale, maritime et de change par les autorités judiciaires compétentes de l'un de ces pays 331

— **14 septembre.** Ordonnance circulaire du Ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs à l'égard des émigrations 332

— **19 septembre.** Convention préliminaire conclue à Vienne pour la correction du Rhin de Kriessern au lac de Constance 333

— **19 septembre.** Ordonnance concernant le cérémonial à observer par les vaisseaux de guerre, forts etc. ottomans lors des jours de fête solennels des souverains amis 338

— **27 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant l'exécution réciproque des sentences et décisions en matière civile en Autriche-Hongrie et dans les Principautés-Unies de la Moldavie et Valachie 340

— **5 octobre.** Traité télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Conclu à Berne. Ratifié à Bude, le 9 mars 1872 .. 341

— **1er novembre.** Règlement pour l'institution d'un fonds de retraite en faveur des employés de la Commission Européenne du Danube 345

— **2 novembre.** Règlement arrêté par la Commission européenne du Danube pour l'établissement d'une station de signaux à Soulina 348

— **2 novembre.** Instructions au médecin en chef de l'hôpital de la marine de Soulina, sur les actes de juridiction auxquels les autorités locales ou consulaires peuvent avoir à procéder dans l'hôpital 351

— **2 novembre.** Disposition de la Commission Européenne du Danube modifiant l'article 11 du tarif de droits de navigation du 9 novembre 1870 353

— **10 novembre.** Ordonnance du ministère I. et R. de la guerre (section de la marine) concernant la célébration de la fête du Sultan 355

— **12 novembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la conversion du tonnage porté sur les certificats de jaugeage portugais 355

— **15/3 novembre.** Notice relative au régime douanier à établir sur la partie inférieure du Pruth, en aval de Nemtzéni 356

— **20 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la Grande-Bretagne à la convention inter-

Pag.

nationale télégraphique pour ses possessions en Europe et en Amérique 357

1871. **25 novembre.** Convention entre l'Autriche-Hongrie et les États-Unis de l'Amérique du Nord sur la protection des marques de commerce. Conclu à Vienne. Ratifiée à Budapest, le 9 mars 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 avril 1872..... 358

— **11 décembre.** Tarif des droits sanitaires dans l'Empire ottoman et Règlement pour la perception de ces droits 362

— **21 décembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le jaugeage des bâtiments sous pavillon des États-Unis de l'Amérique du Nord 368

— **21 décembre.** Ordonnance ministérielle concernant l'exécution du traité de commerce et de navigation conclu, le 24 mars 1870, entre l'Autriche-Hongrie et l'Espagne 369

— **28 décembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'abolition de la convention pour l'union télégraphique datée de Bade-Bade, le 25 octobre 1868, ainsi que les dispositions touchant les relations télégraphiques entre l'Autriche Hongrie, l'Allemagne et les Pays-Bas 370

1872. **13 janvier.** Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et le Portugal. Conclu à Lisbonne. Ratifié à Budapest, le 18 octobre 1872. Ratifications échangées à Lisbonne, le 30 novembre 1872..... 374

— **14 janvier.** Convention télégraphique internationale. Conclue à Paris, le 17 mai 1865, révisée à Rome. Ratifiée en vertu d'une déclaration du ministère I. R. du commerce le 13 juin 1872.... 381

— **19 janvier.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession des Pays-Bas pour les lignes des Indes orientales à la convention télégraphique internationale..... 442

— **23 janvier.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice adressée aux cours d'appel à l'égard de l'envoi d'une copie légalisée aux consulats respectifs des sentences rendues contre un sujet austro-hongrois..... 443

— **24 janvier et 2 janvier 1873.** Échange de notes concernant l'approbation de l'acte de délimitation entre Malcesine et Nago-Torbole, signé à Riva, le 7 décembre 1871 444

— **31 janvier.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs à l'égard de la délivrance de passeports aux sujets autrichiens accusés d'un crime en Turquie..... 448

— **4 février.** Publication des ministres I. R. des finances et du commerce concernant l'entrée de l'Alsace-Lorraine dans l'union douanière allemande 448

— **7 février 26 janvier.** Dispositions de la Commission mixte du Pruth modifiant le tarif provisoire des droits de navigation à percevoir au confluent du Pruth et du Danube 449

— **27/15 février.** Règlement de la Commission mixte du Pruth pour la visite et la classification des bâtiments destinés à naviguer sur le Pruth..... 451

— **6 mars et 4 avril.** Échange de notes entre le ministre d'Autriche-Hongrie à Rome et le ministre des affaires étrangères d'Italie pour la communication réciproque des sentences criminelles prononcées par les tribunaux de l'un des deux pays contre des sujets de l'autre..... 453

— **21 mars.** Ordonnance du Ministère I. R. de la justice concernant les réquisitions à adresser aux tribunaux russes en matière civile 456

Pag.

1872. **1 mai.** Règlement fixant l'ordre des travaux de la Commission Européenne du Danube 456

— **7 mai.** Traité postal entre l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Conclu à Berlin. Ratifié à Gödöllö, le 27 décembre 1872. Ratifications échangées à Berlin, le 4 janvier 1873 463

— **21 mai.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et l'Empire d'Allemagne à l'égard des jonctions des chemins de fer de Jägerndorf à Leobschütz et de Olbersdorf à Neisse. Conclu à Berlin. Ratifié à Vienne, le 18 juin 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 juin 1872 487

— **21 mai.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et l'Empire d'Allemagne à l'égard de la construction de la voie ferrée Reichenberg-Görlitz. Conclu à Berlin. Ratifié à Vienne, le 18 juin 1872. Ratifications échangées à Vienne, le 22 juin 1872 498

— **27 mai.** Ordonnance du Ministère I. R. de l'Intérieur interdisant de délivrer des passeports aux meneurs d'ours 507

— **30 mai.** Déclarations échangées entre l'Autriche et l'Italie pour la correspondance directe entre les autorités judiciaires des deux États 507

— **Juin.** Tarif d'importation pour le commerce austro-hongrois dans l'Empire Ottoman. Conclu entre la légation d'Autriche-Hongrie et la Sublime Porte 509

— **3 juin.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une réduction du tarif télégraphique entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie 522

— **11 juin.** Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant une entente entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie à l'égard des opérations des employés des finances à bord des navires marchands italiens 523

— **3 juillet.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice sur la légalisation des documents délivrés dans les circonscriptions des tribunaux supérieurs de Trieste et de Zara pour être produits en Italie 524

— **5 juillet.** Notification du Gouvernement maritime à Trieste concernant l'assimilation, à Soulina, des bâtiments austro-hongrois aux bâtiments anglais en cas de jaugeage d'après la loi du 15 mai 1871 524

— **25 juillet.** Convention entre l'Autriche-Hongrie d'une part et la Bavière et le Wurtemberg de l'autre pour régler les relations directes postales entre leurs territoires. Conclue à Vienne. Approuvée par l'Autriche-Hongrie, le 31 décembre 1872, par la Bavière, le 11 janvier 1873 et par le Wurtemberg, le 27 janvier 1873 525

— **16 août.** Note du ministère Impérial Royal du commerce à l'égard de l'article 31 du traité du 21 juin 1851 conclu entre l'Autriche et la Bavière pour la jonction des voies ferrées 527

— **23 août.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de la simplification de la correspondance entre les autorités judiciaires I. R. et celles d'Italie 527

— **31 août.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la prorogation de la durée de la convention télégraphique conclue le 8 août 1871 entre l'Autriche-Hongrie et la Roumanie 529

— **11 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant la prolongation de la durée des conventions télégraphiques conclues par l'Autriche-Hongrie, le 22 juillet 1868 avec la Suisse, et le 16 août 1871 avec la Servie 530

Pag.

1872. **14 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur à l'égard des passeports délivrés aux juifs russes 530

— **23 septembre.** Convention entre le Gouvernement I. et R. d'Autriche-Hongrie et le Prince du Monténégro pour l'extradition réciproque des malfaiteurs 531

— **16 septembre, 15 octobre.** Déclaration échangée entre l'Autriche et l'Italie en vertu de laquelle l'arrangement pris pour les Commissions rogatoires en général est étendu aux Commissions rogatoires relatives à des contraventions aux lois de douane 533

— **15 octobre.** Publication du ministère I. R. de l'Intérieur, concernant l'extinction de la convention conclue entre l'Autriche et la Russie, le 8 novembre 1849, à l'égard du renvoi des juifs transfuges du territoire de l'un des deux empires dans celui de l'autre 534

— **6 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice concernant l'autorisation du consulat général I. et R. à Varsovie à prendre en dépôt les successions mobilières des sujets austro-hongrois décédés dans leur arrondissement 535

— **9 novembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage allemands dans les ports austro-hongrois 536

— **11 novembre.** Dispositions relatives à l'enlèvement des agrès abandonnés sur le Bas-Danube, en aval d'Isaktcha 536

— **11 novembre.** Disposition additionnelle à l'article 61 du règlement de navigation et de police du Bas-Danube, limitant la largeur des radeaux qui naviguent dans le bras de Soulina 538

— **19 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant un changement de l'article XVIII, point 5, du règlement annexé à la convention télégraphique internationale de Rome .. 539

— **26 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de la constatation médicale d'aliénation mentale de sujets russes 539

— **28 novembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance des certificats de jaugeage délivrés en conformité de la règle I anglaise par le bureau à Soulina de la Commission européenne du Danube 540

— **29 novembre.** Ordonnance du Ministère I. R. de la justice concernant la simplification de la correspondance entre les autorités judiciaires I. R. autrichiennes et celles de l'Italie 541

— **13 décembre.** Deuxième Convention additionnelle au traité du 16 juillet 1853 passé entre l'Autriche-Hongrie et la Belgique à l'égard de l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclue à Vienne. Ratifiée le 6 mars 1873 661

— **17 décembre.** Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'abolition de la franchise postale pour les correspondances et autres envois postaux entre les autorités austro-hongroises et allemandes 542

1873. **9 janvier.** Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et le Portugal. Conclue à Lisbonne. Ratifiée à Vienne, le 30 avril 1874. Ratifications échangées à Lisbonne, le 10 août 1874 543

— **9 février.** Convention additionnelle au traité conclu le 24 décembre 1820, entre l'Autriche et la Bavière à l'égard de la frontière le long des fleuves Saalach et Salzach. Conclue à Vienne. Ratifiée le 6 mai 1873. Ratifications échangées à Vienne, le 15 mai 1873 555

Pag.

1873. **26 février.** Publication du ministère I. R. des finances pour régler le service douanier aux stations de Buchs et St. Margarethen .. 557

— **6 mars.** Protocole signé à Vienne entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la publication d'une carte hydrographique de l'Adriatique 562

— **10 mars.** Note du Comte Ludolf, ministre Impérial et Royal d'Autriche-Hongrie à S. E. Khalil Pacha, ministre des affaires étrangères de S. M. Impériale le Sultan à l'égard de l'accession de l'Autriche-Hongrie au protocole signé à Constantinople, le 12/24 février 1873 entre les Représentants de Turquie, d'Angleterre, de France et d'Italie dans le but de régler, sur la base des capitulations, dans la province de Tripoli, la compétence de la juridiction locale dans les causes entre étrangers et indigènes.. 564

— **10 mars.** Circulaire du ministère I. R. de la guerre concernant le service militaire obligatoire des sujets de fait (de facto) austro-hongrois en Turquie 565

— **12 mars.** Circulaire adressée par la Sublime Porte aux légations étrangères, au sujet des mesures adoptées pour empêcher la contrebande de sel 566

— **29 mars.** Loi sur l'admission des sociétés étrangères d'assurance à l'exercice du commerce dans les pays représentés au Reichsrath 567

— **30 mars.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Bavière pour la construction d'un chemin de fer allant de Landau à Pilsen par Eisenstein et un autre allant de Passau à Strakonitz par Kuschwarda. Conclu à Munich. Ratifié à Vienne, le 26 avril 1873. Ratifications échangées à Munich, le 10 mai 1873 568

— **15/3 avril.** Communication de la Sublime Porte concernant la contrebande de sel étranger 579

— **22 avril.** Protocole signé à Constantinople entre l'Autriche-Hongrie, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse, la Russie, l'Italie et la Turquie relativement au pouvoir du nouveau gouverneur du Liban 579

— **14 mai.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de l'article XXV, point 2, du règlement télégraphique internationel 580

— **15/3 mai.** Contrat d'emprunt de la Commission mixte du Pruth auprès du Crédit foncier général Autrichien 581

— **17 mai.** Déclaration entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour assurer la communication gratuite des actes de décès, signé à Rome 587

— **21/9 mai.** Traité postal entre l'Autriche-Hongrie et la Russie. Conclu à St. Pétersbourg. Ratifié le 24 mars 1874. Ratifications échangées à St. Pétersbourg, le 9 avril/28 mars 1874 588

— **9 juin.** Ordonnance des ministères de l'Intérieur et du culte et de l'instruction publique concernant un procédé concerté entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour la communication des actes de décès à l'égard des sujets respectifs 597

— **18 juin.** Ordonnance concernant une modification des règles à observer dans le but d'éviter les cas de mer produits par la collision des vaisseaux 598

— **28 juin.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage italiens et austro-hongrois 598

— **22 juillet.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste, concernant la suspension des facilités accordées aux barques de paysans et de celles ne dépassant pas 10 tonneaux de jaugeage 599

Pag.

1873. **25 juillet.** Notification du Gouvernement maritime à Trieste, concernant la mise à exécution par la Porte des articles 32, 34, 36, 37, 47 et 50 de l'annexe *A* de l'acte public relatifs à la navigation du Danube en amont d'Isaktcha jusqu'aux Portes de fer 600

— **25 août.** Circulaire du ministère I. et R. des affaires étrangères concernant la défense de délivrer des passeports à des bohémiens vagabonds 600

— **30 août.** Règlement de la Régie des Tabacs de Constantinople 601

— **13/1 septembre.** Règlement ottoman pour le commerce entre l'Europe et la Perse à travers l'Empire ottoman; abolition du droit de transit 605

— **16 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la société des télégraphes allemands réunis ainsi que du gouvernement anglais (pour Gibraltar) à la convention télégraphique internationale de Rome 608

— **26 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. de l'Intérieur concernant la légalisation des actes de décès des sujets italiens ... 608

— **31 octobre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce publiant l'arrangement particulier conclu entre les administrations des télégraphes austro-hongroise et italienne 609

— **3 novembre.** Traité de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Suède et Norvége. Conclu à Vienne. Ratifié le 3 avril 1874. Ratifications échangées à Vienne, le 15 avril 1874 612

— **9 novembre.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur aux gouverneurs à l'égard du remboursement des frais de traitement de sujets russes dans les hospices austro-hongrois .. 617

— **26 novembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant une modification de l'article XXIII, alinéa 2, du règlement télégraphique international 618

— **3 décembre.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Grande-Bretagne pour l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclu à Vienne. Ratifié le 8 mars 1874. Ratifications échangées à Vienne, le 10 mars 1874 619

— **5 décembre.** Déclaration entre l'Italie et l'Autriche-Hongrie pour la reconnaisance du tonnage des navires respectifs 633

— **11 décembre.** Adhésion du Gouvernement I. et R. aux travaux de la Commission internationale pour le tonnage, réunie à Constantinople en 1873 633

— **18 décembre.** Ordonnances du ministère I. R. de l'Intérieur aux Gouverneurs du Tyrol, de Trieste et de Dalmatie à l'égard de la correspondance avec les autorités italiennes concernant le remboursement des frais de traitement des sujets respectifs ... 663

— **20 décembre.** Lettre de l'Envoyé extraordinaire du Roi d'Italie à Vienne au ministre I. et R. des affaires étrangères à l'égard de l'édit du Cardinal Pacca 665

— **23 décembre.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel de Cracovie et de Léopol concernant la communication du jour et du lieu d'extradition d'individus à la Russie . 665

— **30 décembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le jaugeage des bâtiments sous pavillon français dans les ports austro-hongrois 666

— **30 décembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant la reconnaissance réciproque des certificats de jaugeage, délivrés en Autriche-Hongrie et Italie 667

Pag.

1874. **10 janvier.** Publication du ministère I. R. des finances concernant la mise hors de circulation des monnaies d'or allemandes actuellement en cours 667

— **30 janvier.** Dépêche du ministère I. et R. des affaires étrangères au consulat général à Alexandrie concernant la reconnaissance de l'hôpital européen à Alexandrie comme hôpital public 670

— **5 février/24 janvier.** Déclaration convenue à St. Pétersbourg entre le Gouvernement de Sa Majesté I. et R. Apostolique et le Gouvernement Impérial de Russie pour la protection réciproque des marques de fabrique et de commerce. Ratifiée par le ministre des affaires étrangères à Vienne, le 7 mars 1875. Ratifications échangées à St. Pétersbourg, le 31 mars 1875..... 671

— **7 février/26 janvier.** Compromis fait entre la commune de Kruševać et celle de Mokrina pour l'exercice du pâturage..... 672

— **18 février.** Déclaration faite entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie rélative à la légalisation des documents délivrés dans l'un des deux pays pour servir dans l'autre, échangée à Rome, le 21 mars 1874..... 675

— **10 mars.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice concernant les intimations d'actes judiciaires aux personnes domiciliant en Russie..... 676

— **20 mars.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice à l'égard de l'autorisation du consulat général d'Autriche-Hongrie à St. Pétersbourg à prendre en dépôt les successions mobilières des sujets austro-hongrois décédés dans l'arrondissement dudit consulat général..... 677

— **24 mars.** Règlement ottoman sur les antiquités..... 678

— **28/16 mars.** Convention conclue à Athènes entre l'Autriche-Hongrie et la Grèce pour l'extradition réciproque des matelots déserteurs. Ratifiée par Sa Majesté I. et R. Apostolique à Vienne, le 8 mars 1875. Ratifications échangées à Athènes, le 25 mars 1875..... 683

— **31 mars.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la compagnie du télégraphe Hambourgo-Helgolandais à la convention télégraphique internationale, ensuite le contrôle des correspondances échangées avec Helgoland et le Monténégro à travers le territoire allemand-austro-hongrois . . 686

— **7 avril.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel à l'égard de la compétence des tribunaux dans les cas de successions mobilières des sujets bavarois décédés en Autriche..... 687

— **22 avril.** Ordonnance du ministère I. R. de la justice sur l'arrangement avec l'Italie pour affranchir les signatures de certaines autorités de la formalité de la légalisation diplomatique..... 688

— **24 avril.** Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant les taxes à payer des biens meubles d'un sujet anglais décédé en Autriche-Hongrie..... 689

— **15 mai.** Convention consulaire entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie, Conclue à Rome. Ratifiée à Vienne, le 19 mars 1875. Ratifications échangées à Rome, le 21 avril 1875..... 690

— **31/19 mai.** Convention entre l'Autriche-Hongrie et le Gouvernement de Son Altesse le Prince de Roumanie concernant les jonctions des chemins de fer austro-hongrois et roumains par les deux points Orsova - Verciorova et Tömös - Prédéal. Signée à Bucarest. Ratifications ministérielles datées de Vienne, le

Pag.

7 août 1874 et de Bucarest, le 17/5 août 1874, échangées à Bucarest, par protocole daté du 17/5 août 1874 702

1874. **5 juin.** Ordonnance ministérielle concernant l'exécution du traité de commerce et de navigation conclu le 3 novembre 1873 entre l'Autriche-Hongrie et la Suède et Norvége 709

— **15 juin.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de la justice aux cours d'appel à l'égard de la mise à exécution des sentences en Roumanie 710

— **17 juin.** Ordonnances du ministère I. R. des finances sur la valeur et l'admission des monnaies d'or de l'Empire d'Allemagne aux caisses de l'État 710

— **21/9 juin.** Protocole final de la commission internationale réunie à Varsovie réglant le partage des biens-fonds et capitaux de l'ancien diocèse de Cracovie et la liquidation d'autres réclamations réciproques basées sur la convention du 17/29 avril 1828. Signé à Varsovie en vertu d'une résolution de Sa Majesté I. et R. Apostolique du 29 avril 1874 711

— **8 juillet.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce à l'égard d'une interprétation des taxes fixées par la convention télégraphique internationale de Rome pour les dépêches passant par le territoire allemand-austro-hongrois 719

— **30 juillet.** Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'article 65 de la loi russe sur le timbre du 17/29 avril 1874, à l'égard de la délivrance de documents de baptême, de mariage, de décès et autres similiaires 720

— **1er août.** Relevé des Conclusions adoptées par la Conférence Sanitaire Internationale de Vienne du 1er juillet au 1er août 1874 721

— **2 août.** Déclaration échangée entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour le rapatriement des sujets respectifs expulsés du territoire des deux États 733

— **8 août 27 juillet.** Règlement du port de Constantinople. Règlement des droits de Phares de l'Empire Ottoman et tarif 734

— **20 août.** Échange des notes entre le ministre I. et R. des affaires étrangères et le ministre d'Italie à Vienne à l'égard de l'enrôlement des marins sujets d'un des États sur les navires de l'autre 751

— **31 août.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant un complément à l'article XI du règlement télégraphique international à l'égard de l'expédition des ampliations des dépêches 752

— **1er septembre.** Décret du ministère I. R. de l'Intérieur concernant l'arrangement entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie pour le rapatriement des sujets de chacun des États contractants renvoyés du territoire de l'autre 753

— **1er septembre.** Notification du Gouvernement maritime à Trieste concernant le mode de perception de la taxe spéciale de navigation sur le canal de Suez 754

— **5 septembre.** Ordonnance du ministère I. R. du commerce concernant l'accession de la compagnie de l'Eastern-Telegraph à la convention télégraphique internationale pour les câbles Otranto-Égypte 756

— **9 octobre.** Traité pour la formation d'une Union générale des postes entre l'Empire d'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Égypte, l'Espagne, les États-Unis de l'Amérique du Nord, la France, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvége, les Pays-Bas, le Portugal, la Roumanie, la Russie, la Servie, la Suède, la Suisse et la

Pag.

Turquie. Conclu à Berne. Ratifié à Vienne. le 29 mars 1875. Ratifications échangées à Berne, le 3 mai 1875 757

1874. **15/3 octobre.** Traité entre l'Autriche-Hongrie et la Russie pour l'extradition réciproque des malfaiteurs. Conclu à St. Pétersbourg. Ratifié le 2 juillet 1875. Ratifications échangées à St. Pétersbourg, le 30/18 juillet 1875 780

— **23 octobre.** Ordonnance du ministère I. R. des finances concernant l'admission aux caisses de l'État des pièces de francs en or 788

— **25 octobre.** Ordonnance des ministères I. R. des finances et du commerce sur l'introduction de certaines facilités dans le traitement douanier 789

— **29 octobre.** Règlement des indemnités à allouer pour frais de voyage de service aux employés de la Commission Européenne du Danube 792

— **3 novembre.** Ordonnance circulaire du ministère I. R. de l'Intérieur concernant l'emploi d'enfants italiens âgés de moins de 18 ans dans les troupes de saltimbanques, jongleurs et autres professions similiaires 793

— **6 novembre.** Ordonnance ministérielle concernant le traitement douanier des lettres et envois cachetés arrivant de l'étranger .. 794

— **10 novembre.** Circulaire du Gouvernement maritime à Trieste concernant le permis aux marins italiens de prendre service sur les bâtiments dans les ports austro-hongrois 796

— **31 décembre/5 février 1875.** Échange de notes entre le ministre I. et R. des affaires étrangères et le ministre d'Italie à Vienne concernant la ratification du procès-verbal de la commission chargée de la délimitation de la frontière entre les deux pays, le long du Caffaro et du Chiese 797

Stanford University Libraries
3 6105 013 878 462

JX
676
1855
V.13

Stanford University Libraries
Stanford, California

Return this book on or before date due.